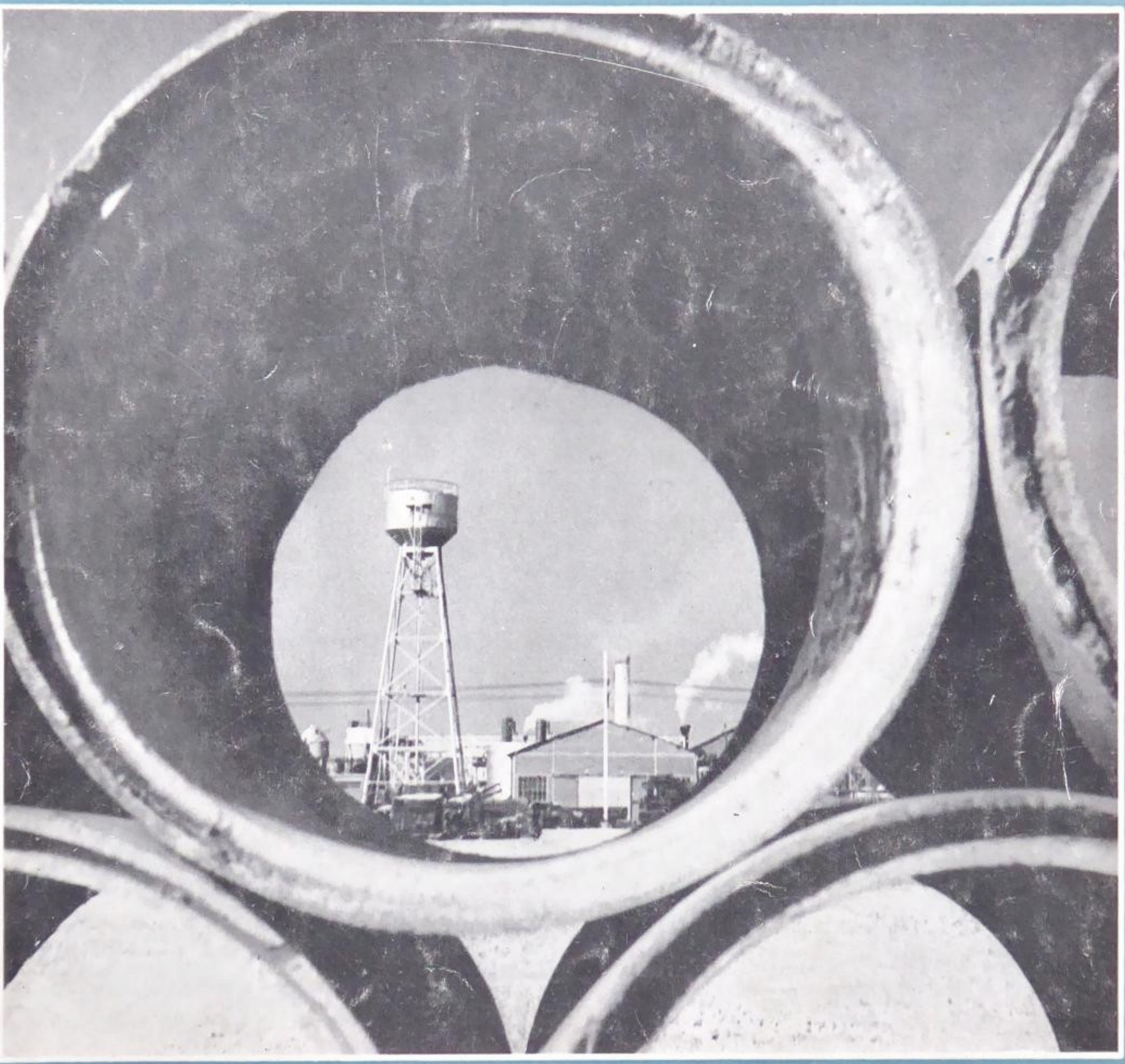
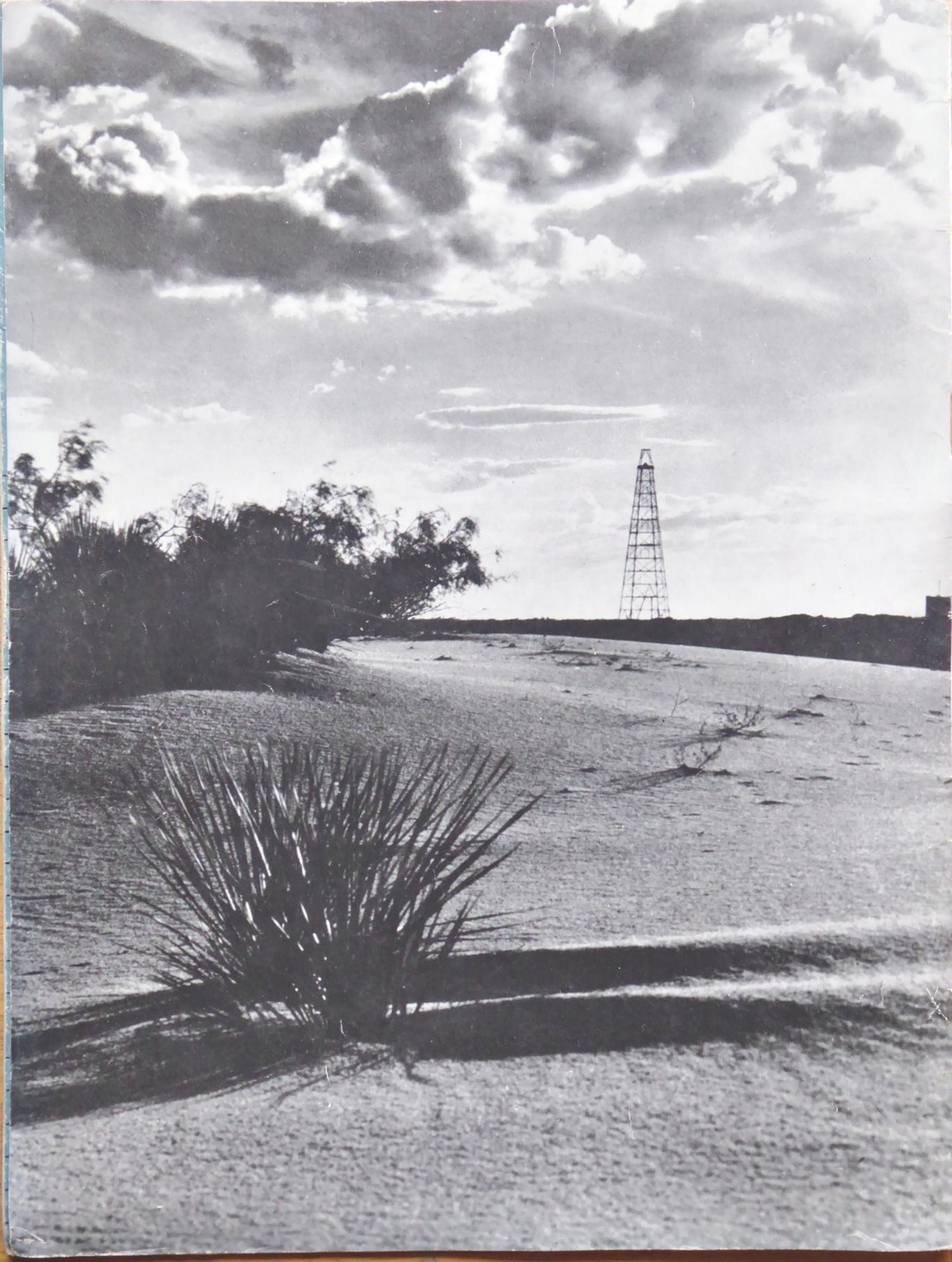
FÉVRIER 1950 — NUMÉRO 28

ESSO REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES



ÉDITORIAL

Avec le présent numéro d'*Esso-Revue*, nous reprenons la formule normale qui vous apporte le mélange « dosé » des informations de la Société et des articles d'intérêt général.

L'exception faite pour le dernier numéro provenait de notre désir de faire bénéficier tous nos collaborateurs du contenu exceptionnellement riche de la nouvelle revue « Pétrole-Progrès », éditée par les soins de notre Département Information et dont l'apparition a coïncidé avec le numéro de Noël d'*Esso-Revue*.

La revue « Pétrole-Progrès », destinée à des personnes extérieures à la Société sortira tous les trois mois. A quelques rares exceptions près, elle sera composée avec les articles de fond et les illustrations d'*Esso-Revue* parus dans les trois numéros du trimestre dont vous aurez eu connaissance.

Nous avons, en éditant « Pétrole-Progrès », l'intention de faire partager nos aspirations à un public plus large. Diffuser l'idée « Pétrole Clé du progrès technique », répandre des informations générales concernant le Pétrole, sa production, sa consommation, les progrès incessants de ses techniques d'utilisation, faire savoir à tous ceux qui l'ignorent que la courbe du progrès social, celle du standard de vie des hommes, ont toujours suivi la courbe des consommations du pétrole ; rendre enfin à ceux qui l'ont perdu le goût de la recherche et du risque, tels sont nos buts. La tâche des réalisateurs de « Pétrole-Progrès » sera facilitée par l'emploi du même format que celui, nouveau, d'*Esso-Revue*.

L'accueil chaleureux réservé à « Pétrole-Progrès » par tous ceux à qui nous l'avons envoyé nous paraît de bon augure. Mais je pense que les meilleurs agents de rayonnement de l'idée Pétrole sont encore ceux qui travaillent dans une Société Pétrolière et qui, sachant comment et pourquoi ils travaillent, en parlent autour d'eux.

S. SCHEER.
Président-Directeur Général

En couverture : Un curieux aspect du château d'eau de la raffinerie de Port-Jérôme

Ci-contre : Petit derrick de nettoyage sur un puits du Texas.

FÉVRIER 1950 - N° 28

Esso

REVUE

SOMMAIRE

Éditorial 1
Du pétrole à Paris . . 2
Les crus de pétrole brut 5
Si vous voulez élever des lapins 8
Le Siège autrefois. . . 13
Le saviez-vous ? . . . 16
Jean-Pierre a vu le Père Noël 20
Fonds de Solidarité . 23
Humour, du Liszt et Orgues 30

Et nos rubriques habituelles :

Nominations et promotions
Gratifications pour longs services
Le Courrier des lecteurs
Les bonnes idées paient
Le Docteur vous parle
Chronique sociale — Entre Nous
Nouvelles Brèves — Sports

★

PHOTOS ET ILLUSTRATIONS

Couverture

Photo Esso (Morel) . . *p.* I
Photo Esso (Bubley). . *p.* II

Intérieur

Photos Esso - Todd Webb *(p. 5, 7)* — Esso-Richard et Rod-Rieder *(p. 13 14, 15)* — Esso-Bezault *(p. 20, 21)* — Esso *(p. 26 à 29)* — Esso-Richard *(p. 30, 31, 32)*

Illustrations de Cl. Verrier *(p. 2, 3, 4)* — Fornairon *(p. 8, 9, 10, 11)* — R. Vuillemin *(Graph. et ill. p. 5, 6, 7, 16, 17, 30, 31, 32)* — Jeannette Matge *(p. 13, 14, 15)*

Mise en page : André-B. Ferrey

■ *La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.*

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL
DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES
RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT :
PIERRE MOREL
RÉDACTION :
82, CHAMPS-ÉLYSÉES - BUREAU 437
TÉL. BAL 46-24 - POSTES 321 ET 241.

MEMBRE DE L'UNION
DES JOURNAUX D'ENTREPRISE
DE FRANCE

DU PÉTROLE A PARIS ?...

Pourquoi pas!

Sous la ville de l'Art et de la Fantaisie, où le Passé et le Présent se mêlent en une harmonieuse synthèse, s'étend un vaste monde de mines, de carrières, de souterrains. Ce monde, autrefois en pleine activité, est aujourd'hui abandonné à un oubli presque total, et pourtant, il est d'une richesse insoupçonnée...

Comme les hommes, les grandes villes ont une nature diverse et ondoyante. Certaines sont réticentes, gardent jalousement leurs secrets et se refusent à livrer leur mystère à l'étranger qui arpente ses rues ; d'autres, au contraire, s'ouvrent toutes grandes à la lumière, étalent avec fierté leurs vieux monuments qui disent une longue et glorieuse histoire. Chacune a une âme, un cœur, un esprit ; chacune aussi a sa fantaisie, ses caprices et... qui sait... ses tristesses peut-être.

Mais il n'en est aucune qui réunisse en elle un caractère aussi varié, des ressources aussi vastes que notre Paris qui accomplit ce miracle d'être plusieurs fois centenaire et toujours jeune. Mais peut-on vraiment parler de Paris ? Il serait plus juste de parler *des* Paris, car la Ville est une et multiple. Il y a l'antique Lutèce, au cœur de la rivière, il y a les vieux quartiers où chaque siècle a laissé son empreinte et qui sont comme une page de l'Histoire restée ouverte, il y a le Paris de Notre-Dame, ce poème de pierre que les hommes ont dédié à Dieu, il y a le Paris de nos rois et de leur faste, le Paris de la Révolution et celui de l'Empereur qui voyait la Grande Armée défiler dans une apothéose de gloire sous des arcs de triomphe, il y a le Paris du siècle dernier resserré dans l'enceinte étroite de ses fortifications qui faisaient dire à Victor Hugo :

« Le mur murant Paris
Rend Paris murmurant »,

il y a le Paris de la « Belle Epoque », dont la seule évocation emplit le cœur de ceux qui l'ont connu, des nostalgiques regrets d'un temps qui fut... et qui fuit, il y a le Paris de la Victoire, des jours sombres de l'occupation et des heures, combien enivrantes, de la Libération.

A côté de la ville historique et im-

muable, existe aussi le monde des penseurs et des savants, des Universités et des Ecoles, un monde où l'esprit domine en maître, tandis qu'accroché sur les flancs de Montmartre et du Montparnasse, ou dissimulé dans la Cité aux mille lumières, s'étend le royaume des artistes.

Il y a encore le Paris enjoué qui chante et qui danse, le Paris du French Cancan, des frou-frou et du champagne qui permet de tromper un instant la monotonie de la vie quotidienne, sans pour cela empêcher la ville de retrouver sa physionomie familière le lendemain.

Et surtout, il y a le Paris des Parisiens, de Mimi Pinson et du Titi, du « gros Monsieur » et de l'homme de la rue et, hélas, de ceux que la misère guette, de ceux qui souffrent et qui meurent dans les hôpitaux, et aussi de ceux qui flânent sur les boulevards et s'attroupent, crédules, devant le camelot qui leur promet monts et merveilles... pour 10 francs seulement, tout juste le prix de « trois gauloises ».

Tous ces Paris, qui sont pour l'artiste une source inépuisable d'inspiration, nous les connaissons, nous les aimons, nous y rêvons lorsque les circonstances de la vie nous emmènent au fond de la province, ou nous entraînent sur le rivage de quelque terre étrangère.

Mais il est un autre Paris que peu connaissent, et qui pourtant a, lui aussi, une longue histoire : c'est le Paris souterrain, car sous la Ville Lumière qui éblouit, il existe une Ville minière que l'on oublie.

Sous nombre de nos quartiers s'étend un vaste monde obscur et profond fait de mines, de galeries, de voûtes. Parfois, ce monde souterrain rappelle son existence avec une tragique rudesse, comme le témoignent ces maisons de Montmartre et de Montrouge qui, au siècle dernier, s'effondrèrent en plusieurs endroits, le toit des anciennes galeries sur lesquelles elles étaient construites ayant brusquement cédé.

Toutefois, au cours de l'Histoire, les Parisiens se sont souvent souvenus de cet univers souterrain. C'est ainsi qu'en 1781, lors de la suppression du cimetière des Innocents, le Lieutenant Général de la police, Lenoir, fit transporter les ossements, accumulés pendant six siècles, dans des carrières voisines de la barrière Saint-Jacques. Par la suite, les ossements provenant d'autres cimetières furent déposés dans ces mêmes carrières que l'on prit l'habitude de désigner sous le nom de Catacombes.

Dix ans plus tard, l'attention générale fut concentrée pendant quelques jours sur les galeries souterraines de Paris. Le 20 juin 1791, en effet, lors de la fuite de Louis XVI, le bruit se répandit que le Roi était caché dans les carrières. Le lendemain, le Conseil général chargeait la Municipalité de « faire les recherches les plus exactes dans les carrières qui sont sous la Ville de Paris, de s'assurer s'il existe des souterrains au château des Tuileries, de les faire visiter et fouiller... ». Le 22 juin, l'Inspecteur des carrières, Guillaumot, remit le procès-verbal de sa visite dont les résultats détruisaient toutes les rumeurs qui circulaient au sujet d'une éventuelle retraite du Roi dans ces cachettes.

A une époque bien plus proche de la nôtre, à la Libération, les galeries souterraines de Paris jouèrent un rôle particulièrement important pour la conduite des combats dont devait dépendre, en grande partie, la délivrance de la capitale. En effet, c'est dans d'anciennes carrières, dont une issue aboutissait rue Schoelberg, que le colonel Rol avait installé son P. C. Voici la description qu'en fait un de ses compagnons de lutte : « Pour parvenir au P. C., il fallait d'abord descendre cent dix-huit marches par un escalier creusé dans le roc. Un banc de pierre d'une épaisseur de dix-huit mètres protégeait l'abri. Des portes blindées, imperméables aux gaz, à l'épreuve de toutes attaques, en défendaient l'accès. L'organisation du P. C. était parfaite. En effet, les souterrains des services des eaux reliés à toutes les carrières et catacombes de la région parisienne forment des artères de plusieurs centaines de kilomètres qui sillonnent Paris en tous sens, et les différents postes des divers quartiers sont reliés par un téléphone souterrain absolument indépendant » (1).

La plus importante de toutes les exploitations minières, dont il reste aujourd'hui tant de vestiges, était celle de la pierre à plâtre qui était en activité jusqu'au début du XIXe siècle et qui s'étendait tout le long des boulevards extérieurs de Paris : boulevards de Rochechouart, Barbès, de la Chapelle, jusqu'à la Nation.

Mais l'argile plastique, la pierre à bâtir et le gypse n'ont pas été les seules substances exploitées, et même ces substances ne servaient pas uniquement à la confection des tuiles et des briques et à la construction des maisons et des monuments, voire à la production du plâtre. Piganiol de la Force, historien de Paris, rapporte au début du XVIIIe siècle que les carriers de Passy vendaient « autrefois les pyrites que l'on trouve dans la glaise, à des apothicaires célèbres de Paris qui en faisaient une espèce d'espr.t de vitriol pour guérir les fièvres intermittentes ».

De 1728 à 1763, une carrière de charbon de terre fut exploitée en plein Paris, exactement au nord-ouest de l'ancien hôpital de la Santé, aujourd'hui Asile psychiatrique Sainte-Anne. Des traces d'exploitation ont été également découvertes au Parc Montsouris et dans le quartier de Vaugirard. Par un puits, profond de 25 mètres, l'argile était montée à la surface, des ouvriers la séparaient des lignites, puis elle était rejetée dans une carrière souterraine de pierre exploitée dans la région depuis le XVe siècle.

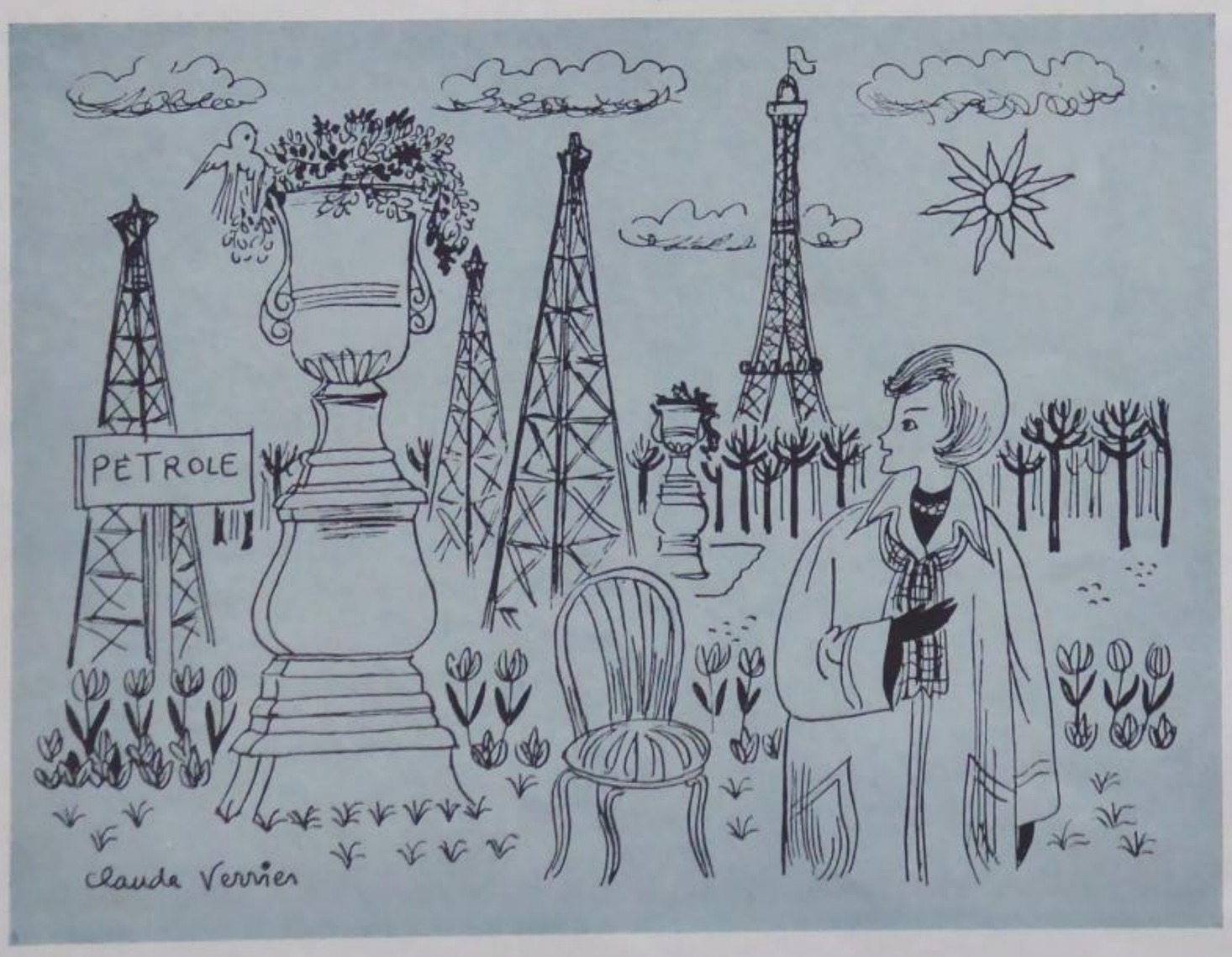
Tout cela, les plans de Paris du XVIIe ou du XVIIIe siècle, les Historiens, les documents d'archives pouvaient nous

---

(1) *Raymond Massiet. La préparation de l'Insurrection et la Bataille de Paris. Paris, Payot*, 1945.

l'apprendre, mais ce que l'on ignorait jusqu'aux travaux de percement du métro, ce sont les phénomènes de transformation du sous-sol, phénomènes qui ont fait apparaître de nouveaux corps. Les graviers recueillis place de la Concorde contenaient du manganèse ; par endroits, le diluvium en était entièrement teint et le géologue Stanislas Meunier pouvait écrire, peu après ces fouilles : « un vrai gisement métallifère est, en cette localité imprévue, en voie actuelle de formation progressive ».

Autre découverte, et plus curieuse encore, place de la République : là, se trouvait un énorme remblai qui avait eu pour but de combler les fossés bordant la ville au temps de Charles V. Les eaux filtrant de la surface du sol étaient venues agir sur la substance de ces remblais, composés de vieux plâtras. Cette matière s'était décomposée et elle donna naissance à des composés sulfurés divers. On ne peut certes parler, à proprement dit, de la « soufrière » de la place de la République, mais la découverte d'innombrables géodes de soufre cristallisé en ce lieu reste incontestable.



Ainsi, puisque sous la capitale gît une telle richesse minière, pourquoi ne pas considérer comme une possibilité la présence de pétrole dans le sous-sol de Paris ? Qui sait, si l'on avait essayé ?

Et si l'on avait découvert un puits de pétrole sous le Ministère des Finances..., peut-être les ministres n'auraient-ils pas résisté à la tentation d'installer, au milieu des parterres de tulipes du jardin des Tuileries, un derrick qui aurait pu être tenté de faire concurrence à notre Tour Eiffel. Et celle-ci ne pourrait-elle pas, aux yeux de quelques « pétroliers » invétérés, apparaître comme symbolisant et magnifiant tous les derricks du monde ?

Mais, reconnaissons-le, il y a heureusement un dieu pour les belles villes et Paris qu'ont déserté jadis les carriers ne risque pas de tomber entre les mains d'intrépides foreurs. Car des règlements, aussi variés qu'impératifs, défendent son sol contre tous les audacieux qui seraient tentés d'en sonder les richesses. Aussi n'avait-il pas raison ce personnage de Giraudoux qui s'exclamait dans la « Folle de Chaillot » : « Paris est le lieu le moins prospecté du monde, les démons ou les génies qui veillent sur les trésors souterrains s'y emploient avec acharnement. Peut-être ont-ils raison ? Quand nous aurons vidé notre planète de ses équilibres et de ses dosages internes, elle risque de prendre un jour le parcours non aimanté dans les chemins du ciel. » Et ce prospecteur de Giraudoux ajoutait, un peu plus tard : « L'or du Rhin est moins bien gardé par ses gnomes que l'or de Paris par ses gardiens de square ».

Vous est-il arrivé, ami lecteur, en vous promenant le long des quais de la Seine ou en contemplant du haut du Sacré-Cœur la grande Ville où se sont accumulées « à tous ses points sensibles, autour des carrefours, au coude des collines, aux terrasses des cafés et des jardins, au flanc des cimetières, les nappes spirituelles qu'ont dégagées depuis des siècles des âmes illustres en combat et en amour », — vous est-il arrivé de vous demander ce que serait devenu Paris si des dieux bienveillants, qu'ils soient des gnomes ou des gardiens de square, n'avaient préservé, au cours des siècles, notre ville de l'emprise des mineurs, des carriers... et, pourquoi pas, des prospecteurs de pétrole ?

J. R.

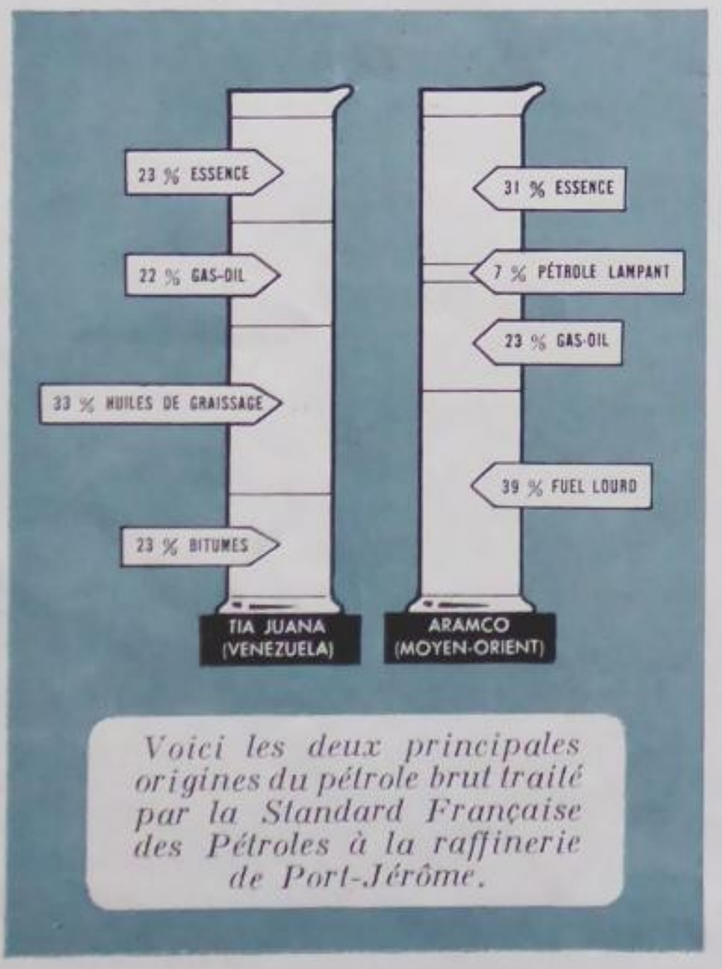
Dessins de Claude Verrier.

Le pétrole brut, tel qu'il sort de terre, est un mélange d'hydrocarbures (c'est-à-dire de corps composés d'hydrogène et de carbone) et de quelques impuretés. Ces hydrocarbures sont extrêmement variés et ne se trouvent jamais dans les mêmes proportions. Ceci explique la très grande variété des "crus" de pétrole brut.

Les "crus" de

PÉTROLE BRUT

Mesure de densité du pétrole brut à l'arrivée du pipe-line à la raffinerie de Port-Jérôme.



Voici les deux principales origines du pétrole brut traité par la Standard Française des Pétroles à la raffinerie de Port-Jérôme.

CERTES, la chimie moderne permet de transformer la structure moléculaire des différents hydrocarbures contenus dans le brut. Il est donc possible, en laboratoire, de préparer n'importe quel produit fini à partir de n'importe quel brut. Mais, à l'échelle industrielle, ces opérations atteindraient souvent des prix prohibitifs. Préoccupé par son prix de revient, le raffineur recherche donc les bruts qui lui permettent d'obtenir, dans des conditions rentables et compte tenu de l'équipement industriel dont il dispose, les produits qu'il désire fabriquer.

Cette recherche a même conduit les techniciens à considérer certains bruts comme « bruts spéciaux », c'est-à-dire plus particulièrement aptes à fournir certains produits ou groupes de produits spéciaux.

PRODUITS OBTENUS

Un certain nombre de bruts du Texas (Flour Bluff-Loma Novia, Mirando, Refugio, Sweden) produisent surtout des distillats moyens : pétrole lampant, gas-oils, fuel-oils légers.

Les bruts de Colombie (Amérique du Sud), Panhandle (Texas), Pennsylvanie (Alleghanys du Nord) et Rodessa (Louisiane) donnent des huiles de graissage. Pour la paraffine, les bruts de San Joaquin (Venezuela) et Talang Akar (Sumatra), sont inégalés et pour les bitumes il convient de prendre les pétroles de Lagunillas (Venezuela), Panuco (Mexique) et Talco (Texas).

Toutefois, certains bruts, de composition équilibrée, sont utilisés pour satisfaire aux besoins généraux : tel est le cas des pétroles d'East et de West Texas, du Mid Continent (Central Mid West) eu du Jusepin Venezuelien.

PRODUCTION D'ESSENCE

Quelques bruts peuvent produire 70 à 80 % d'essence, d'une qualité d'ailleurs fort ordinaire.

De l'ensemble des bruts qui sont traités dans les raffineries, on retire 30 à 40 % d'essence par simple distillation. Le brut donne toutefois encore plus d'essence lorsque ses constituants lourds sont soumis à un traitement complémentaire : ce traitement est le cracking, qui regroupe les atomes des hydrocarbures en de nouvelles combinaisons moléculaires (voir *Esso-Revue* n° 22, juillet 1949 « On jongle avec les atomes »).

A LA S.F.P.

A titre d'exemple, indiquons que le brut de Webster (Texas) est importé par la S.F.P. pour ses fabrications d'huiles transformateurs de qualité supérieure et d'huiles médicinales.

Pour la production des huiles de graissage et des bitumes, on traite surtout à Port-Jérôme le brut de Tia-Juana (Venezuela) et les bruts de Moyen-Orient (Arabie-Irak-Kuwaït), principale source d'approvisionnement des raffineries françaises.

IMPURETÉS

Toutefois, les problèmes du raffineur ne sont pas complètement résolus par un approvisionnement bien équilibré de bruts courants ou spéciaux. Certains, en effet, contiennent des impuretés qui doivent disparaître totalement ou partiellement, de façon à être inoffensifs pour les installations et les usagers.

La plus courante de ces impuretés est le soufre qui se présente dans des compositions variables.

L'hydrogène sulfuré (H_2S) est responsable de l'odeur désagréable de certains bruts, dont il se dégage sous forme gazeuse (West Texas). En raison de sa toxicité, les jaugeurs doivent porter des masques lorsqu'ils montent sur des réservoirs contenant ces bruts. Le soufre et ses composés provoquent la corrosion plus ou moins accentuée des métaux qui entrent dans la construction du matériel des raffineries. Pour minimiser cet effet, on peut neutraliser par des procédés chimiques les produits en cours de traitement, ou bien protéger les surfaces intérieures des appareils au moyen de revêtements spéciaux.

Une autre impureté des bruts est le sel (chlorure de sodium) : un pétrole excessivement salé peut laisser un dépôt nuisible à l'équipement des raffineries, le panhandle en est un exemple.

Certains bruts des Montagnes Rocheuses contiennent un sel (chlorure de magnésium) qui, au contact de la vapeur d'eau dans les raffineries, se transforme en acide chlorhydrique, qu'il est nécessaire de neutraliser avec de l'ammoniaque pour éviter une très sérieuse corrosion.

L'eau, elle-même, est une impureté aux yeux du raffineur : la plupart des bruts en contiennent, quelquefois jusqu'à 1 % (en volume) ; il faut également l'éliminer.

CARACTÉRISTIQUES

Le pétrole brut doit toujours être pompé : à l'entrée et à la sortie des réservoirs de stockage, dans les pipelines, au chargement et au déchargement des navires, dans les unités de raffinage.

Deux caractéristiques du brut sont importantes pour le pompage : son point de congélation et sa viscosité.

Ces 2 caractéristiques (policongélation et viscosité) sont susceptibles de mesures de laboratoire précises.

— Le point de congélation est la température à laquelle il se congèle, c'est-à-dire passe de l'état liquide à l'état solide.

La viscosité sert à caractériser la facilité d'écoulement dans les tuyauteries.

Une grande viscosité indique, en général, une forte teneur en asphalte, tandis qu'un point de congélation élevé peut être causé par la présence d'asphalte ou de paraffine.

Qu'un pétrole brut soit chargé ou non d'impuretés, qu'il ait un point de congélation élevé ou bas, quand un « pétrolier » en parle, il cite toujours son « poids spécifique », ou densité. L'importance qu'on attache au poids spécifique vient de ce qu'il indique la teneur en produits légers d'un brut, et ces produits légers sont, en général, les plus chers.

Ce poids spécifique conditionnera donc, en grande partie, le prix du brut et, généralement, plus il sera léger, plus il sera cher (ceci ne signifie pas cependant que tous les bruts de même poids spécifique doivent se vendre au même prix ; d'autres facteurs sont à considérer comme, par exemple, le prix du transport, qui dépend de l'éloignement du lieu d'origine).

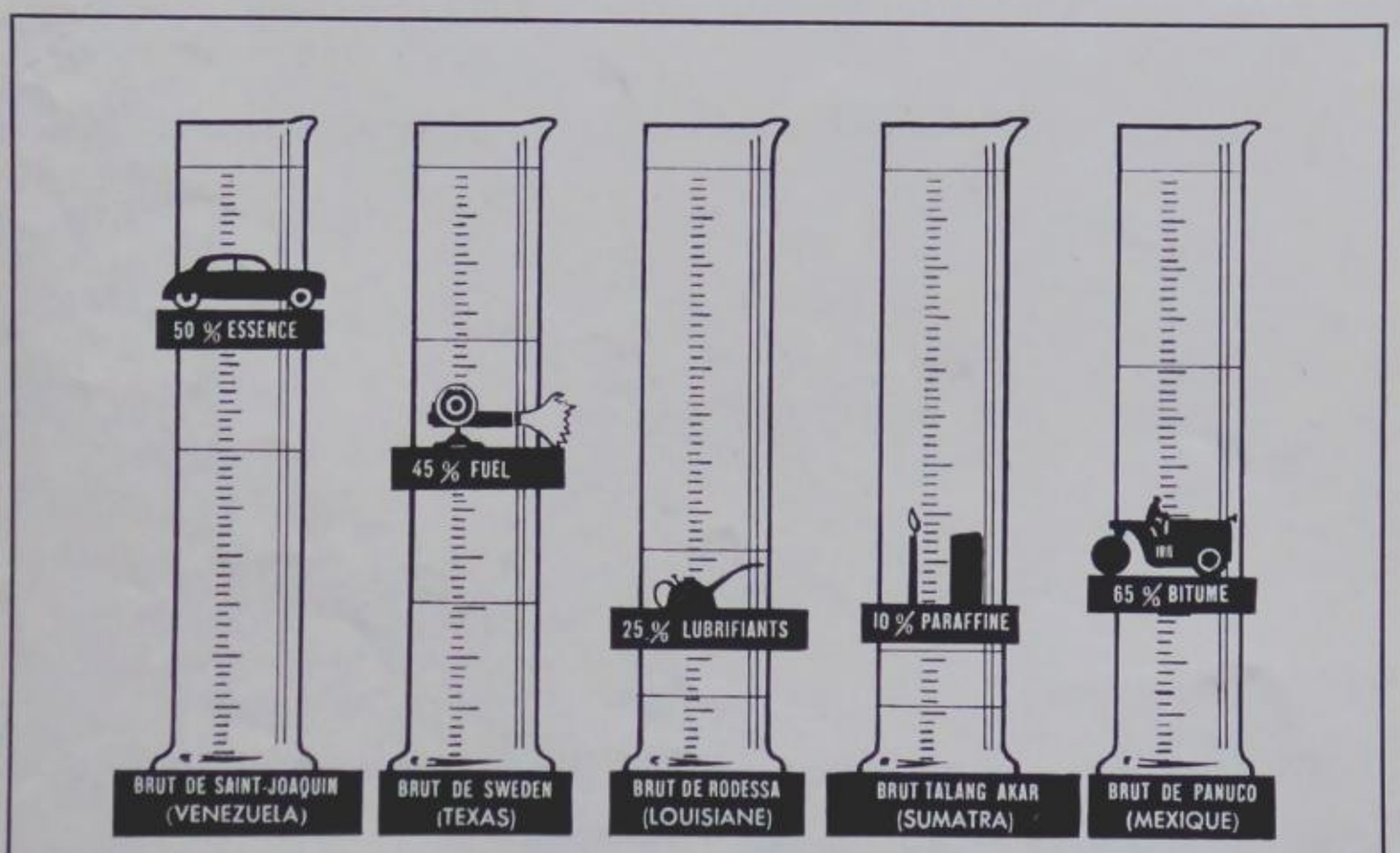
ESSAIS EN LABORATOIRE

Le poids spécifique, la viscosité et le point de congélation d'un pétrole brut peuvent être facilement déterminés par de simples mesures, mais ces données ne répondent qu'à une partie des questions que se pose un raffineur qui recherche une certaine sorte de brut. La réponse complète sera fournie par des essais de laboratoire qui permettent de définir exactement pour un brut donné les produits qu'il sera possible de retirer, leur qualité et leur quantité.

La Standard Oil Co (N.J.) et ses filiales possèdent plusieurs laboratoires d'essais dans lesquels chaque brut est soumis à des opérations de raffinage en miniature ; il faut deux journées de travail pour distiller, dans ces conditions, un échantillon d'environ 50 litres de pétrole brut, mais un temps beaucoup plus considérable pour dépouiller les résultats de ces essais et en tirer d'utiles conclusions.

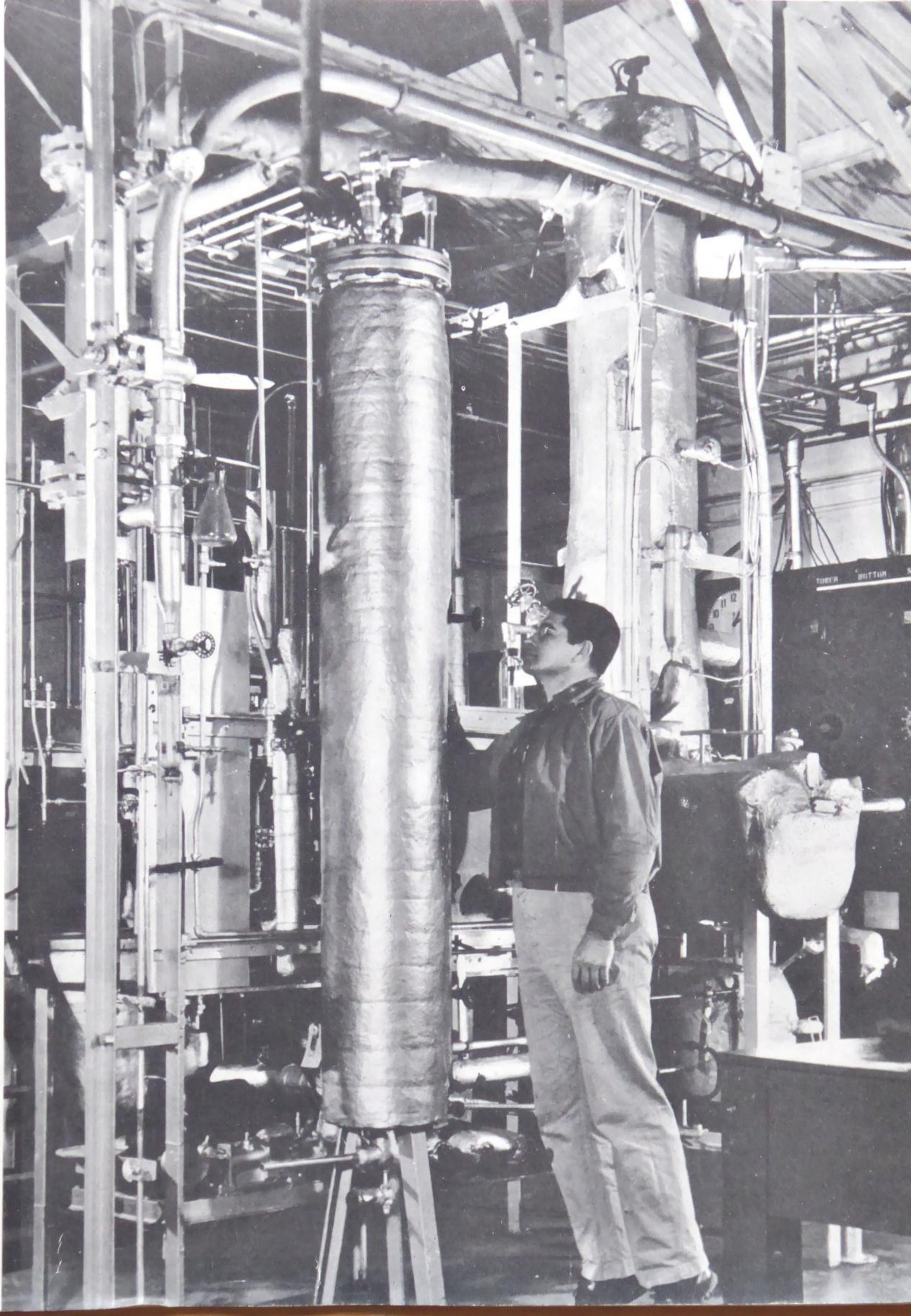
Les rapports d'essais sont alors utilisés par toutes les raffineries pour déterminer les pétroles bruts qui conviennent le mieux à leur équipement et les conditions dans lesquelles elles peuvent les utiliser. Ainsi, lorsqu'un bateau-citerne apporte sa cargaison à une raffinerie, celle-ci a déjà prévu, avec exactitude, le traitement qu'elle doit lui faire subir. Le raffineur ne peut évidemment retirer d'une tonne de brut plus que ce que la nature y a mis, mais il peut ainsi obtenir de chaque tonne son rendement maximum.

Adapté de la revue « The Lamp ».



Suivant le produit fini qu'il désire obtenir en quantité importante, le Raffineur choisit un " cru " de pétrole brut bien déterminé.

Page ci-contre : Unité de première distillation (Pipe-Still) expérimentale en laboratoire.



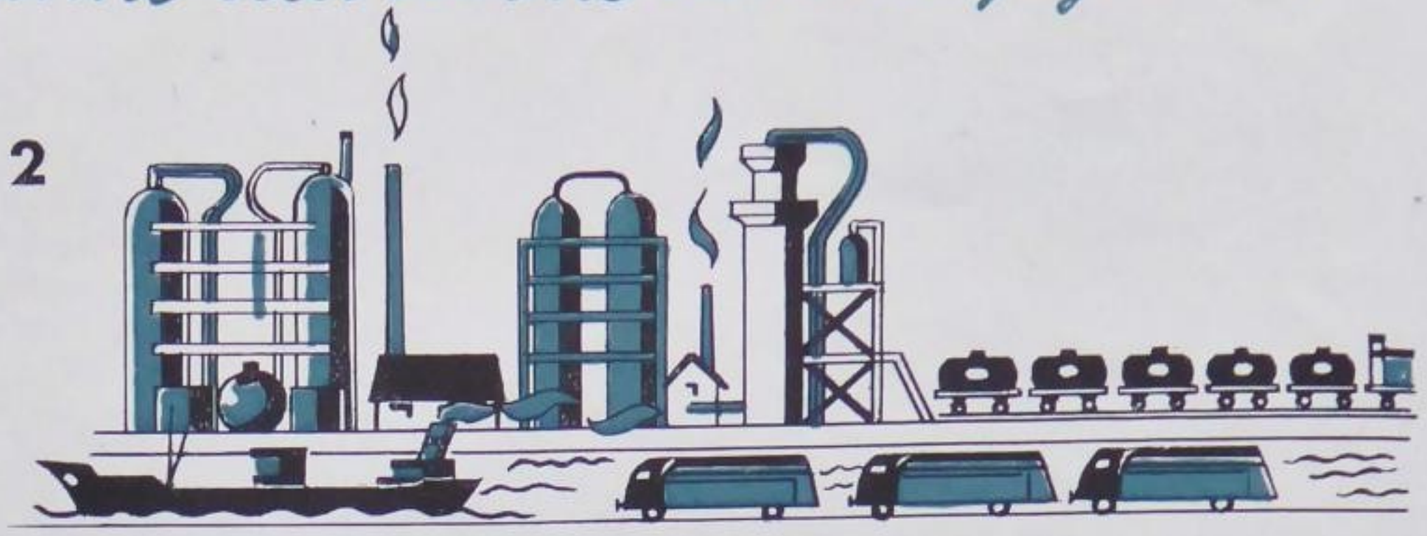
Si vous voulez élever des lapins...

OU LA NAISSANCE, LA VIE ET LA MORT D'UNE SOCIÉTÉ

les raffineries poussent-elles comme des champignons ?

L'année dernière, ici, le long du fleuve, se trouvait un terrain vague, couvert en partie de roseaux. Seuls, des tombereaux s'aventuraient par un chemin boueux et s'en allaient vider leur charge dans les fonds marécageux, sans espoir de jamais parvenir à les combler...

2

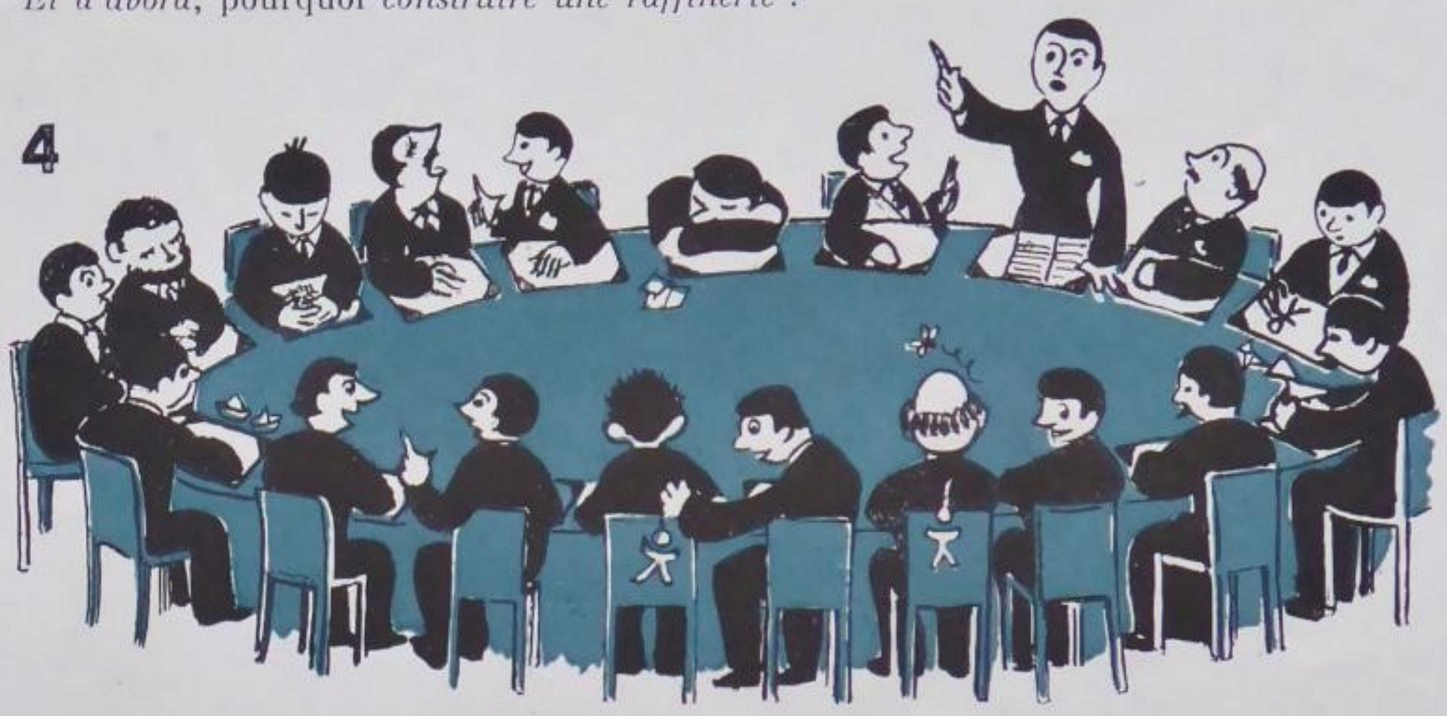


Aujourd'hui, se dressent les tours d'une raffinerie que des nuages de vapeur tentent vainement de camoufler : superbes, fumantes, elles dominent la campagne et surveillent routes et voies ferrées par où s'écoule la sève, née de l'or noir, qui jaillit de leurs flancs. Qui a fait surgir cette raffinerie de terre ? Qui a voulu *la construire, et avec quel argent ? Et d'abord,* pourquoi *construire une raffinerie ?*

3

La pluie ne suffit pas à faire pousser un champignon ; des millions seuls ne sauraient faire sortir de terre une telle raffinerie. Le champignon est le fruit du travail mystérieux de forces souterraines ; la raffinerie, le résultat d'un long travail préparatoire et l'effet de causes bien définies : elle répond à un besoin.

4



Des hommes de toutes origines ont souhaité sa naissance, de nombreux organismes ont émis des vœux de bienvenue : Chambres de Commerce, Chambres Syndicales, Associations de Consommateurs et d'Usagers, Commissions économiques parlementaires ou gouvernementales...

5

Chacun ne reconnaît-il pas que les besoins en produits du pétrole sont immenses : il faut de l'essence pour l'autobus qui vous ramène le soir et la moto que vous enfourchez le dimanche, du gas-oil pour le camion, du fuel pour vous chauffer et animer le navire... des vaselines et paraffines pour votre maquillage, Madame, et de l'huile pour vous bronzer aux prochaines vacances.

6

Les besoins croissent chaque jour, la demande dépasse l'offre... Il faut rationner ou produire davantage.
Produire davantage, cela signifie augmenter le potentiel des raffineries existantes ou en construire de nouvelles.
J'ai connu un homme qui, voulant élever des lapins pour les vendre, eut à construire une cabane. Quel rapport ?

Si vous voulez élever des lapins, que faites-vous?

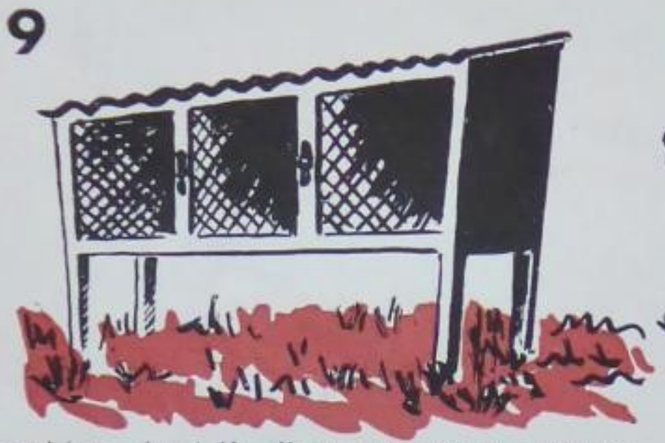
7

Il vous faut d'abord réfléchir et ne pas vous lancer dans cette aventure sans calculer.

8

Le nombre de lapins que vous pouvez vendre chaque année : inutile d'en élever davantage, sinon vous serez, à brève échéance, submergé par la marée envahissante de cette race prolifique. Ceci s'appelle prévoir l'écoulement de la production.

9



Combien faut-il d'argent pour débuter, c'est-à-dire pour : I. Construire la cabane ; II. Acheter le jeune couple dont vous attendez une nombreuse descendance ; III. Acheter les quelques sacs de carottes que vous donnerez à vos lapins, jusqu'au jour où le premier lapereau devenu grand sera vendu.

C'est là: prévoir le montant:
1° **des Immobilisations,**
2° **des Biens de Production,**
3° **du Fonds de roulement.**
C'est poser le problème du **financement de premier établissement.**

10

Combien vous dépenserez par lapin (attention ! que son coût reste inférieur au prix affiché du marché, sinon, adieu les ventes !). Problème de prix de revient.

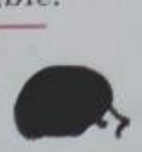
11

*La quantité de choux et de carottes que vos lapins consommeront chaque jour : problème d'*approvisionnement en matières premières.

Si vous voulez raffiner du pétrole ...

12 Quels problèmes faut-il résoudre ?
Eh bien ! exactement les mêmes
— prévision de la production ;
— financement de premier établissement ;
— estimation du prix de revient ;
— possibilités d'approvisionnement en matières premières.

Evidemment, ces problèmes sont quelque peu plus vastes, c'est pourquoi les promoteurs de l'affaire recrutent des techniciens de toutes les professions. Ils laissent le soin aux ingénieurs, chimistes, architectes, dessinateurs, économistes, vendeurs, spécialistes des questions de main-d'œuvre, juristes, comptables qui travaillent en équipe, en un Bureau d'études, d'examiner ces questions et de juger si l'entreprise est, d'une part, viable, d'autre part, rentable.



Poussons la porte du Bureau d'études...

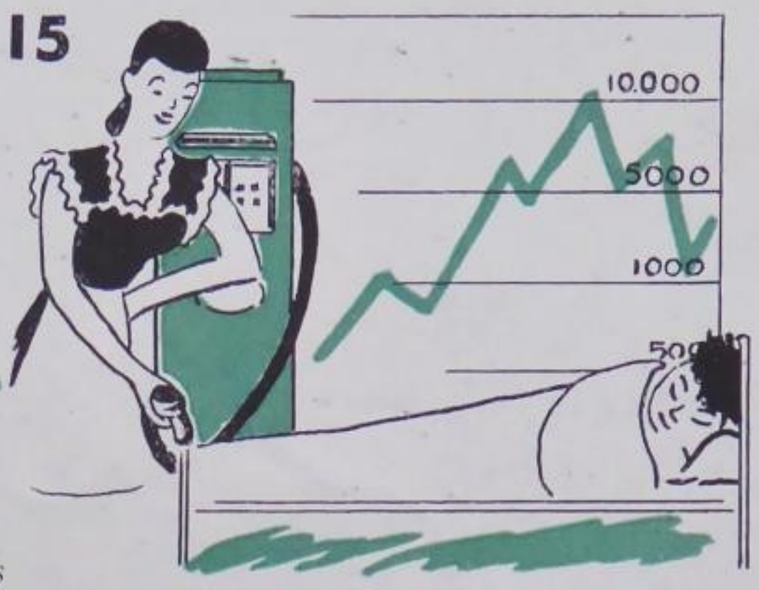
13

Les techniciens sont au travail. Leurs idées cheminent doucement...

14

Prophétiser le montant de mes ventes annuelles de butane, essence, pétrole, gas-oil, fuel-oil et autres choses en oil, tant en France que dans l'Union Française et à l'étranger. Primo, se défier des châteaux en Espagne...

15



Et le spécialiste des questions commerciales connaît son premier cauchemar : chaque nuit, le spectre de Perrette (Perrette pompiste) vient hanter son sommeil... Serrons de près la réalité. Rien de plus ondulant qu'une courbe de ventes, que dire des prévisions !

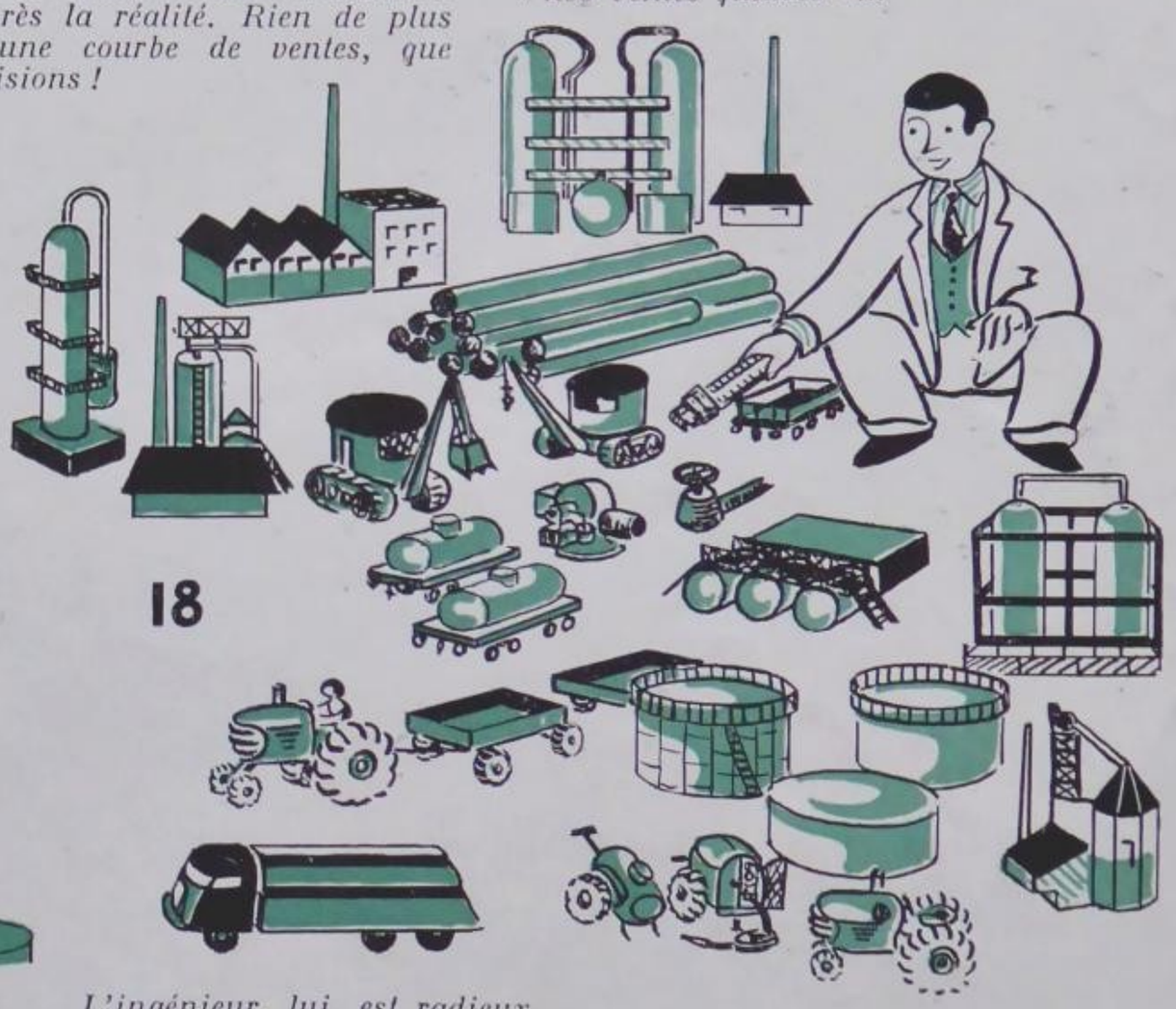
16

Et ce n'est pas tout : il faut en outre tenir compte des positions commerciales existantes et prévoir les réactions vraisemblables... Enfin, le voici, le chiffre de « nos ventes futures »...

17

Du brut s'exclame l'économiste. Où l'acheter et à qui ? Et par quel moyen ?

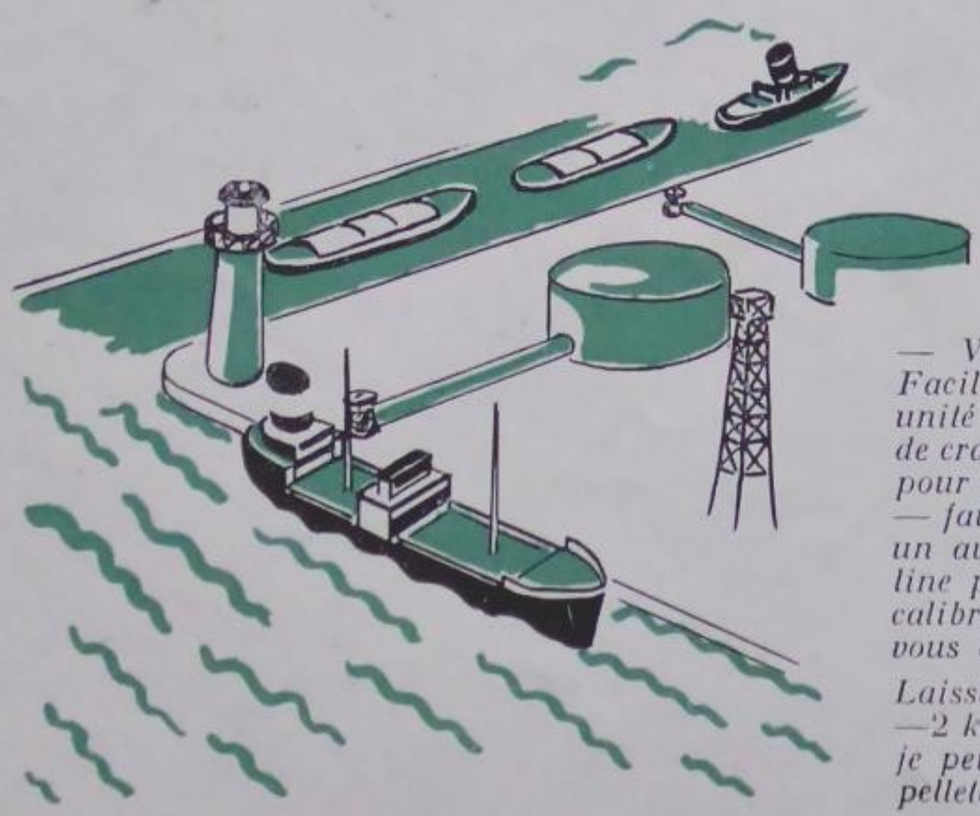
18



L'ingénieur, lui, est radieux...

— Vous voulez chaque année tant de millions d'hectolitres de pétrole, essence... Facile. Ma règle à calcul ! Cela fait tant de brut par jour. Disons qu'il faut une unité de première distillation (alimentation de 5 pouces, pression...) une unité de cracking, une de déparaffinage des huiles, cinquante à soixante bacs de stockage pour le brut, les semi-finis et les finis, une centrale vapeur, une centrale électrique — faut ce qu'il faut — de l'eau à discrétion, un jeu de loco-tracteurs avec wagons, un autre de grues, camions, quelques pompes à incendie, un atelier, un pipeline pour amener le brut, une bonne centaine de kilomètres de tuyaux de tous calibres, 361 pompes grosses et petites et 10.703 vannes. C'est tout, et je vais vous construire la raffinerie la plus... « moderne », ce que l'on fait de mieux.

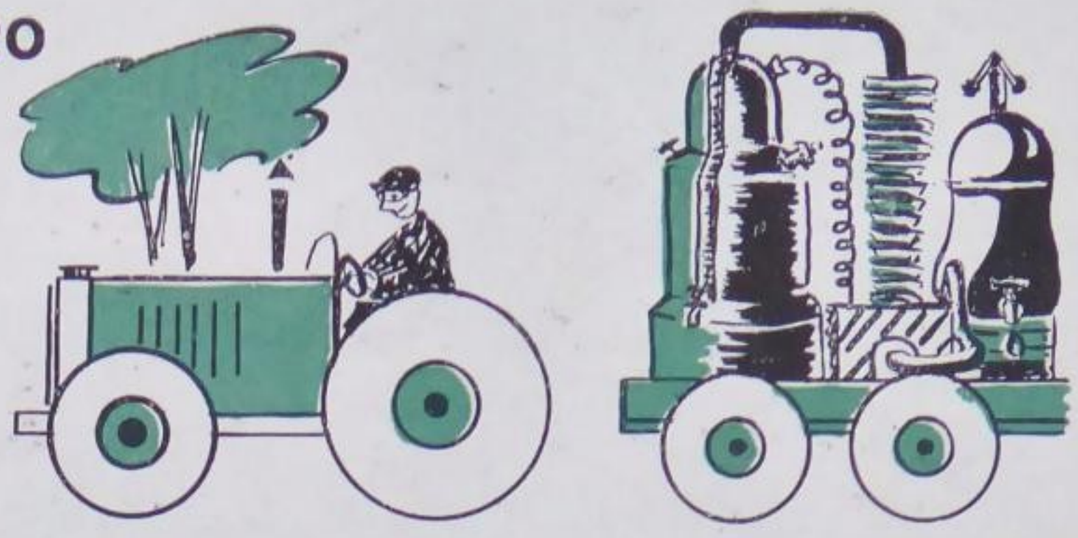
Laissons les juristes s'occuper des démarches pour acquérir les brevets et le terrain —2 kilomètres sur 1, en bordure d'un fleuve — mais ce n'est pas indispensable : je peux vous creuser un petit canal jusqu'au fleuve : j'adore voir bulldozers et pelleteuses en action.



19

A proximité d'un fleuve, bien entendu, et de préférence assez proche des centres de grosse consommation : Paris et le Nord. Pour réduire le prix de revient, une solution : réduire les transports au minimum. Donc à proximité d'un port importateur. C'est là que le problème de « localisation » devient délicat : si je case ma raffinerie sur les bords de la Manche, mes pétroles d'Amérique viennent en ligne droite. Parfait. Mais le brut du Moyen-Orient fait l'école buissonnière au large des côtes d'Espagne. Il faut donc savoir d'où viendra mon brut, ou tout au moins la plus grande partie, dans l'avenir ? D'Amérique, du Moyen-Orient, ou de France ?... Supposons qu'on en trouve dans le Massif Central, dans le petit trou où je passe mes vacances ?

20



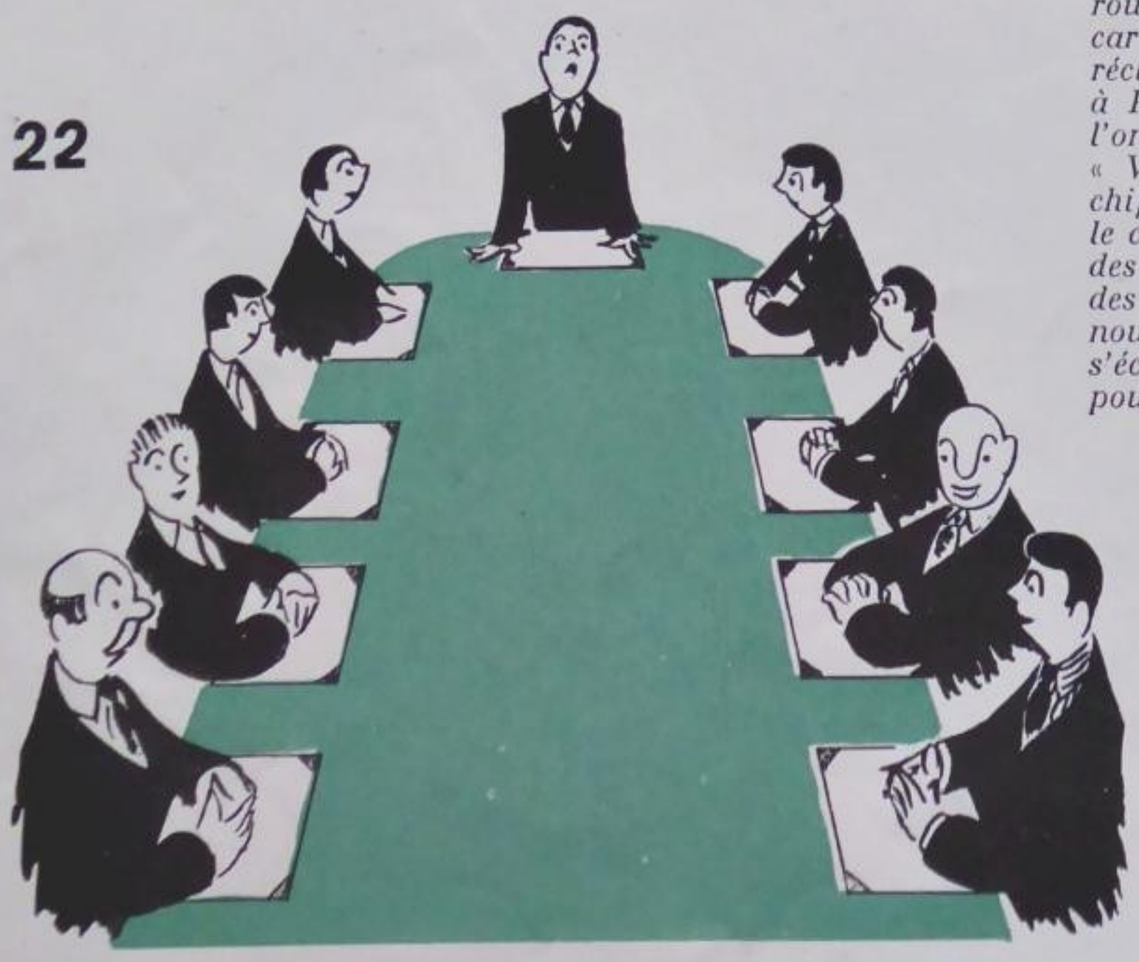
— Facile, dit l'ingénieur, avec 23 tracteurs tirant des remorques de 36 roues jumelées, je vous déménage votre raffinerie en quarante-trois jours, fériés non compris, dans un rayon de 500 kilomètres... (1).

21

— On vous voit venir avec votre raffinerie sur roulettes. Dans le pétrole, à une exception près, nous n'en sommes pas encore réduits à imiter nos collègues distillateurs de cidre, trimballant leur alambic de ferme normande en ferme normande. Je parierais fort que vous construirez votre raffinerie dans un pays où ne s'aventurent que des renards la nuit... même pas un bistrot. Il me faudra construire des routes, une cité, des écoles pour les enfants, une école d'apprentissage, car il faudra former la main-d'œuvre... Et de continuer... l'un réclamant des dépôts, des camions-citernes, l'autre un immeuble à Paris, un troisième des wagons et des chalands... jusqu'à ce que l'on parle de faire l'addition. *A ce mot, tous dressent l'oreille : « Veuillez établir un devis de vos installations respectives, afin de chiffrer le* montant total des immobilisations. *Que chacun estime le coût des matières premières utilisées, de l'électricité, du chauffage, des dépenses courantes et le montant des salaires et appointements, des impôts et taxes : à l'aide de ces éléments et de la production prévue nous estimerons le* prix de revient. *Indiquez également le délai qui s'écoulera avant que la première vente ne remplisse la caisse, ceci pour calculer le* fonds de roulement... »

L'adoption du projet

22



Le rapport du Bureau d'Etudes estimant que les perspectives de succès sont belles, les promoteurs décident de passer à l'action. Les divers problèmes techniques de la production et de la distribution ont été prévus : plans et devis sont dressés pour les résoudre. Les promoteurs peuvent faire confiance aux techniciens : les unités sortiront de terre au rythme prévu lorsque les deux derniers points suivants auront reçu une solution. Il faut donner un cadre juridique à l'entreprise et ensuite trouver les moyens de financement, c'est-à-dire quelques milliards. Les promoteurs savent que ces deux questions sont liées et c'est pourquoi ils décident de fonder une société.

(A suivre.)

(1) Voir Esso-Revue n° 19, Avril 1949.

Texte de R.-J. Cuffel.
Dessins de P. Fornairon.

NOMINATIONS PROMOTIONS

DIRECTION COMMERCIALE

Division Sud-Est

M. Louis Boncompain est entré à notre Société en 1947 comme comptable au Secteur du Puy. Il vient d'être nommé gestionnaire du Dépôt de Roanne.

M. Jean Giroud est entré à notre Société en 1947 comme vendeur au Secteur de Saint-Etienne. Il vient d'être nommé secrétaire du chef de région de Marseille.

M. Jean-Pierre Jeanlaurent est entré à notre Société en mars 1949 comme employé de Service Commercial. Il vient d'être nommé préposé-démonstrateur de la région de Grenoble.

M. Georges Lopvet est entré à notre Société en 1932. Il a été nommé successivement agent technique Pompes et Réservoirs de la région de Nancy, puis contremaître d'Entretien à l'Usine de Lyon-Culattes. Il vient de se voir confier le poste d'inspecteur Pompes et Réservoirs pour les régions de Grenoble et de Lyon.

M. André Masper est entré à notre Société en mars 1948 comme employé de Service Commercial. Il vient d'être nommé agent de maîtrise et confirmé dans ses fonctions de secrétaire du chef de région.

M. Marcel Pasquier est entré à notre Société en 1923 comme comptable au Dépôt de Bourg. Il a été successivement chef de secteur à Bourg, chef de groupe à la D.R. Lyon, puis secrétaire commercial à la région de Lyon. Il vient d'être nommé inspecteur de dépôts à la Division Sud-Est.

M. Jacques Perrier est entré à notre Société en février 1948 comme vendeur au Secteur de Marseille. Il vient d'être nommé préposé-démonstrateur de la région de Marseille.

M. Pierre Pétry, ingénieur de l'Institut Electro-Technique de Grenoble, est entré à notre Société en 1945. Sa formation technique au sein de notre Société s'est poursuivie dans les services de l'adjoint exploitation, puis à l'Usine de Marseille. Il vient d'être nommé inspecteur Pompes et Réservoirs pour les trois régions du Sud de la Division Sud-Est.

Division Sud-Ouest

M. Constant Carbonel est entré à notre Société en octobre 1948 en qualité de mécanicien-motoriste. Il vient d'être nommé inspecteur-mécanicien avec classification agent de maîtrise.

M. Jean Gautier est entré à notre Société en 1947 en qualité de stagiaire. Après divers stages de comptable dans les secteurs, il vient d'être nommé chef du Secteur de Brive.

RAFFINERIE DE PORT-JÉRÔME

MM. Maurice Lefeuvre et Eugène Brohan engagés en mars 1949 comme ouvriers de Laboratoire, ont passé avec succès un examen à la suite duquel ils ont été promus aides de laboratoire.

M. Jean Saint-Léger est entré en 1938 à notre Société comme essayeur au Laboratoire. Il a successivement occupé les fonctions d'aide de laboratoire, puis d'aide-chimiste. Il vient d'être nommé aide-chimiste chef de quart au Laboratoire de Contrôle de la Raffinerie.

GRATIFICATIONS

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint, 40, 30 et 25 années de service à notre Société :

40 ans

M. Gabriel USSON, de la division Nord-Est.

30 ans

M. Félix DELBONNEL, département Bedford, à Bordeaux.

M. Marcel FAVARCQ, de la Direction Juridique.

M. Emile GOMONT, Usine de Grand-Quevilly.

M. Léon GRAS, usine de Marseille-

M. Marius LAUGIER, usine de Port. Saint-Louis-du-Rhône.

M. Maurice LE BLOAS, usine de Grand-Quevilly.

M. Charles LOQUIER, dépôt de Furt.

M. Pierre MENGEOT, de la Direction Industrielle.

M. Augustin OURSEL, raffinerie de la Mailleraye.

M. Victor PETITJEAN, raffinerie de la Mailleraye.

25 ans

Mme Marie DERANGERE, usines d'Aubervilliers-Gennevilliers.

Mlle Yvonne FEDERIGHY, usine de Marseille.

Mme Henriette GODDAERT, usine de Saint-Ouen.

Mlle Aimée REVELIN, département Bedford.

Mme Jeanne POURET, division Nord-Est.

Est-il vrai que...

★ *L'aluminium, découvert par Davy, fut fabriqué industriellement par un français : M. H. Sainte-Claire Deville, en* 1855. *En* 1870, *l'aluminium valait* 150 *francs le kilo ?*

★ Les ascenseurs firent leur apparition dès la fin du XVII^e^ siècle, à Versailles, Paris et Chantilly. Les nombreux accidents auxquels donnèrent lieu les « chaises volantes » en arrêtèrent l'essor. Ce n'est qu'en 1867 qu'ils firent leur réapparition à Paris, mus par la force hydraulique ?

★ La fabrication des aiguilles, en France, date du XIII^e^ siècle ; à cette époque, on comptait déjà seize fabriques ?

★ *L'acier était jadis un produit difficile à obtenir et il coûtait, au* XVII^e^ siècle, *près de* 3.000 *francs la tonne ?*

★ C'est en 1809 qu'on inventa les allumettes chimiques, que l'on allumait en les plongeant dans un flacon d'acide sulfurique et que les allumettes phosphoriques firent leur apparition en 1855 ?

★ *L'or est le plus malléable des métaux. On peut obtenir des feuilles d'or d'une épaisseur inférieure à* 1/25.000 *de millimètre et des fils d'une longueur de* 3.000 *m. par gramme ?*

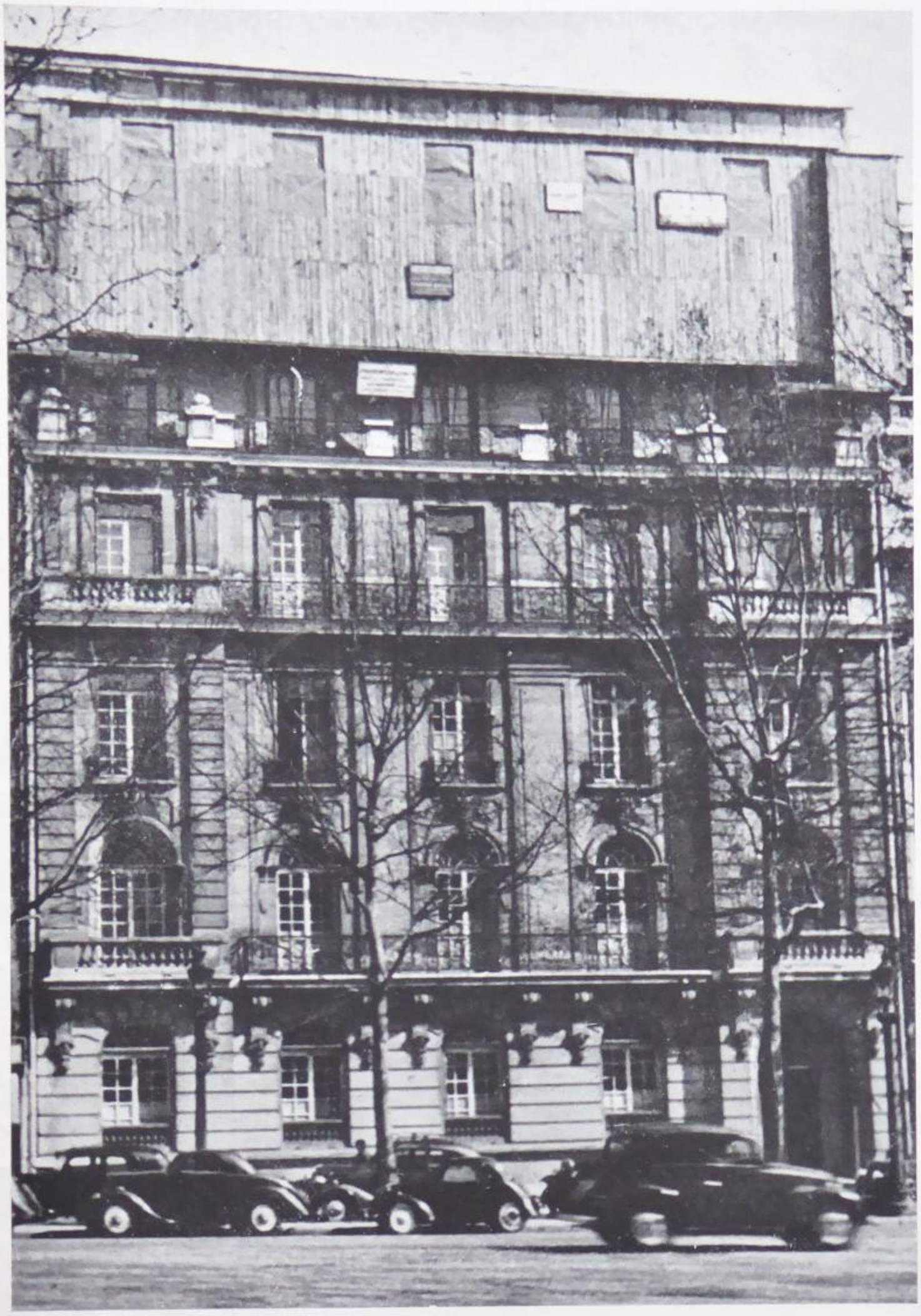
★ L'or fond à 1.063° et se volatilise à 2.500°. Bon conducteur de la chaleur et de l'électricité, ce métal ne s'oxyde ni dans l'air, ni dans l'eau, ni dans les acides ?

(*Extrait du Bulletin Technique des Agents de Maîtrise, n°* 9).

Le Siège Autrefois...

CURIEUSE destinée que celle de nos immeubles du Siège, construits pour abriter beaux esprits et belles dames, et aujourd'hui transformés en bureaux dont les lambris évoquent encore, parfois, les fastes d'antan.

Au 90 des Champs-Elysées, M. Pierre Lafitte, éditeur du journal « Excelsior » donnait de brillantes soirées et le Tout-Paris se retrouvait au Théâtre Fémina. Le 88, lui, a changé trente-six fois de mains depuis son premier propriétaire qui n'était autre que Louis XV.



L'échafaudage couvert, à l'abri duquel vont s'effectuer les travaux.

Mais, c'est du 82 que nous voulons entretenir nos lecteurs aujourd'hui ; il fut édifié sur un terrain acquis à la duchesse d'Uzès et M. Dufayel, son propriétaire au début du siècle, voulait le léguer à la ville de Paris pour qu'elle y installât la mairie du VIII^e^.

Dans un prochain article, nous entretiendrons nos lecteurs des détails pittoresques de la «petite histoire» des immeubles de la S.F.P. ; il n'est question aujourd'hui que de la surélévation du 82.

Le 82 Champs-Elysées a été surélevé de deux étages ; cette extension avait été rendue nécessaire par l'accroissement du personnel et par l'impossibilité de trouver d'autres locaux.

Cette surélévation, dont il était question depuis longtemps, devait tenir compte d'un certain nombre de sujétions : les règlements d'urbanisme imposent, en effet, un gabarit maximum qui, en aucun cas, ne peut être dépassé et, d'autre part, l'esthétique du bâtiment existant devait être respectée, en raison de sa situation sur les Champs-Elysées.

Il fallait, à la fois, créer des locaux à usage de bureaux et, par conséquent, avec de larges baies, et harmoniser la nouvelle façade avec l'ancienne. Un compromis, qui a été accepté par les Services d'Architecture de la Préfecture, a permis de répondre à ces deux nécessités.

Afin que la blancheur des deux nouveaux étages ne jure pas avec la « patine » des anciens, ceux-ci ont été complètement nettoyés et grattés, ainsi que les murs de la cour intérieure.

L'ensemble des travaux a duré un an (août 48-août 49) et trente et un nouveaux bureaux, plus une vaste salle de conférence ont pu être mis à la disposition des Services de la Société.

Le squelette des nouveaux étages.

Démontage des échafaudages tubulaires.

Revêtement de céramique des murs d'une courette.

Fignolage des sculptures.

La cour du 82 pendant les travaux.

LE SAVI

Les effectifs de notre Société s'élevaient, en fin septembre 1949 à 7.291 personnes.

Ce total se décompose comme suit :

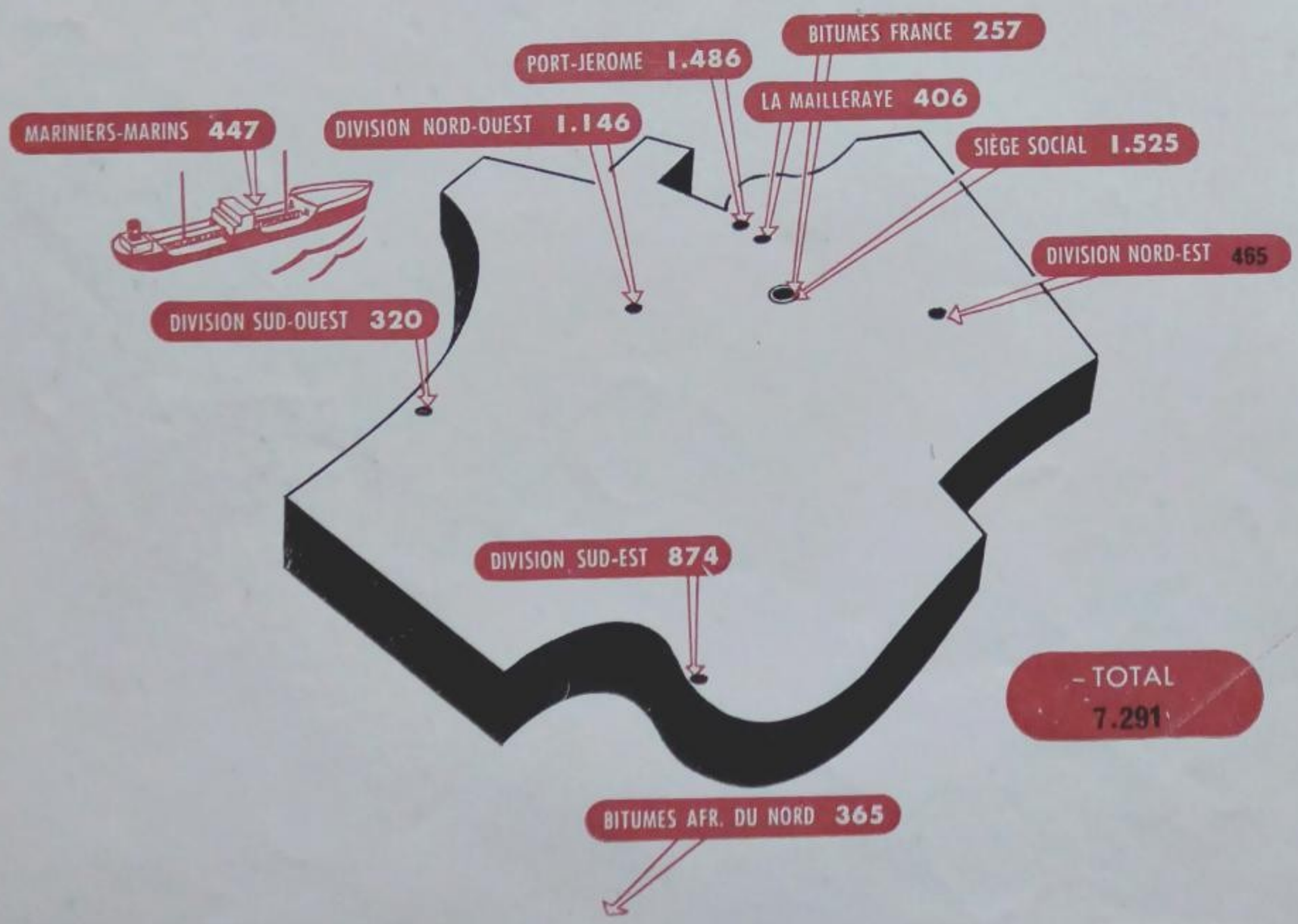
— Cadres, Agents de Maîtrise et Employés 3.645
— Ouvriers 3.646

On remarque que ces deux grandes catégories de personnel sont équivalentes, cette proportion reflétant l'état d'évolution de notre Industrie.

Par contre, l'élément masculin est numériquement environ six fois plus important que l'élément féminin.

La répartition géographique du personnel est la suivante :

Siège Social	1.525	Division sud-ouest	320
Port-Jérôme	1.486	— sud-est	874
La Mailleraye	406	Bitumes France	257
Division nord-ouest	1.146	— Afrique du Nord	365
— nord-est	465	Mariniers et Marins	447



LA RÉPARTITION PAR DIRECT

DIRECTION INDUSTRIELLE
1.999

DIRECTION COMMERCIALE
3.790

DIRECTION GÉNÉRALE
(y compris Services Généraux)
197

DIRECTION
3

DIRECTION
EXTÉRIE
1

TOT
72

EZ-VOUS

ONS SE PRÉSENTE COMME SUIT :

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS
756

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES
321

DIRECTION CONSTRUCTION ET ENTRETIEN
113

DIRECTION RELATIONS SOCIALES
59

URIDIQUE

LATIONS
RES

AL
91

AGE MOYEN

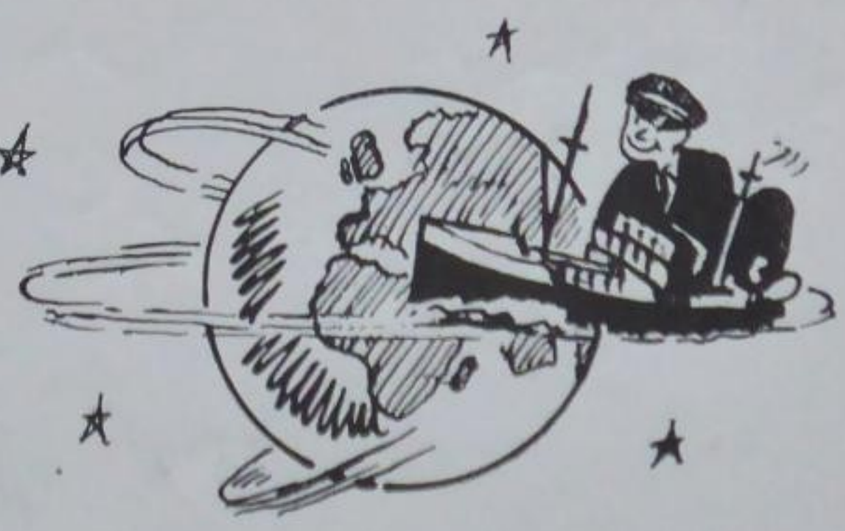
4 %	Moins de 20 ans
13 %	de 20 à 24 ans
16 %	de 25 à 29 ans
8 %	de 30 à 34 ans
13 %	de 35 à 39 ans
16 %	de 40 à 44 ans
14 %	de 45 à 49 ans
9 %	de 50 à 54 ans
5 %	de 55 à 59 ans
2 %	de 60 à 65 ans
TOTAL	**100 %**

ANCIENNETÉ MOYENNE

L'ancienneté moyenne de notre personnel Cadres-Agents de Maîtrise et Employés (seules catégories pour lesquelles nous possédons des chiffres) était la suivante au 30 juin 1949 :

Cadres	16 ans 9 mois
Employés et Agents de Maîtrise	10 ans 3 mois

L'importance numérique de certaines catégories spéciales de personnel est sans doute ignorée de la plupart de nos collaborateurs. C'est ainsi que le Département Navigation de notre Société avait sur ses contrôles à fin septembre : 105 officiers et 235 marins.



Signalons, pour terminer, que le nombre d'enfants du personnel âgés de moins de 14 ans est d'environ 5.400.

LE SAVIEZ-VOUS

re Société s'élevaient, en fin septembre 1949 à

comme suit :

Maîtrise et Employés	3.645
.....	3.646

On remarque que ces deux grandes catégories de personnel sont équivalentes, cette proportion reflétant l'état d'évolution de notre Industrie.

masculin est numéri- plus important que

géographique du personnel est la suivante :

.....	1.525	Division sud-ouest	320
.....	1.486	— sud-est.....	874
.....	406	Bitumes France	257
.....	1.146	— Afrique du Nord.....	365
.....	465	Mariniers et Marins	447

LA RÉPARTITION PAR DIRECTIONS SE PRÉSENTE COMME SUIT :

DIRECTION INDUSTRIELLE
1.999

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS
756

DIRECTION COMMERCIALE
3.790

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES
321

DIRECTION GÉNÉRALE
(y compris Services Generaux)
197

DIRECTION CONSTRUCTION ET ENTRETIEN
113

DIRECTION RELATIONS SOCIALES
59

DIRECTION JURIDIQUE
39

DIRECTION RELATIONS EXTÉRIEURES
17

AGE MOYE

4%	Moins de 20 an
13%	
16%	
8%	de 30
13%	
16%	
14%	
9%	de
5%	de 55 à 59 a
2%	de 60 à 65 ans
TOTAL	**100%**

ANCIENNETÉ MOYENNE

L'ancienneté moyenne de notre personne Employés (seules catégories pour lesquelles nous suivante au 30 juin 1949 :

Cadres	
Employés et Agents de Maîtrise	

L'importance numérique de certaines catégories spéciales de personnel est sans doute ignorée de la plupart de nos collaborateurs. C'est ainsi que le Département Navigation de notre Société avait sur ses contrôles à fin septembre :

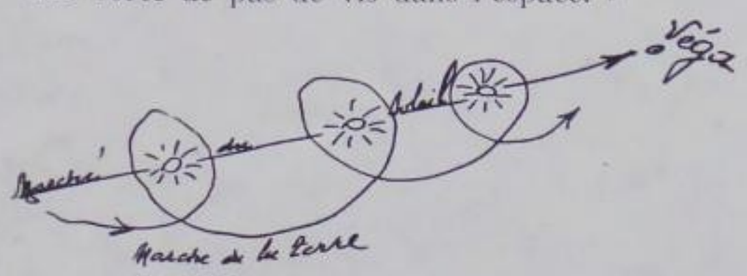
LE COURRIER DES LECTEURS

Le courrier de nos lecteurs constitue pour nous la meilleure preuve de l'intérêt que suscite l'Esso-Revue au sein des familles de la Société.
Nous ne le dirons jamais assez : vos critiques, vos suggestions, vos encouragements nous sont infiniment précieux ; écrivez-nous, c'est la meilleure façon de nous aider, si la Revue vous intéresse.

Réponse de M. Simonet, de la Division Sud-Ouest, à la demande de M. Barbedette, du Département Transports : « Est-il exact que notre terre file vers Véga à 20 km./seconde ? » (Art. « Le ciel en été », n° 23 de septembre.)

« La Terre, en accomplissant un chemin presque circulaire autour du soleil, file à la vitesse de 29 km. 670 à la seconde, pour effectuer son long trajet de 930 millions de kilomètres mettant exactement 365 jours, 5 heures, 48 minutes, 46 secondes pour revenir dans la même position en face du soleil, le rayon de son orbite étant de 149.500.000 km. Mais je précise que le soleil nous emporte à la vitesse de 19 km./seconde dans la direction de l'étoile Véga.

Veuillez donc voir ce petit schéma, afin de mieux comprendre que notre Terre décrit donc une sorte de pas de vis dans l'espace. »



Merci, M. Simonet, de votre très claire explication. Nous espérons que M. Barbedette en sera satisfait.

Voici une lettre de M. Edgard Pavia, Division Sud-Est, qui répond aussi à M. Barbedette :

« Je viens de recevoir et ai parcouru avec plaisir l'intéressant numéro d'octobre d'*Esso-Revue*.

Avez-vous reçu mes lettres des 30 août et 1er septembre 1949 ? La première vous signalait l'erreur géographique de la page 31 du n° 23 de la Revue. Suis-je arrivé tellement en retard que mon nom ne figure point à côté de celui de mon... ami Hervé Béral ? La seconde lettre vous signalait, selon votre humoristique invitation, une série d'errata relevés dans le numéro d'août-septembre de la Revue ; l'une de ces erreurs se trouvait justement dans le captivant article intitulé : « Le ciel en été », au sujet duquel M. Barbedette (du Département Transports) vous a posé une question relative au déplacement de la Terre dans l'espace.

Etant moi-même astronome amateur, depuis très longtemps passionné des choses du ciel (membre de la Société Astronomique de France depuis 1925), je puis vous signaler que les savants astronomes ont reconnu que la terre est animée de quatorze mouvements, dont les principaux sont :

1° La rotation du globe sur lui-même, autour de son axe, à la vitesse de 365 mètres par seconde à la latitude de Paris (465 mètres à l'équateur) ;

2° Circulation de la Terre autour du Soleil à la vitesse de 160.000 km. par heure, soit 29 km. par seconde ;

3° Déplacement du système solaire vers son Apex (Véga de la Lyre) avec une vitesse de 20 km. par seconde ;

4° Et pendant ce temps, la Voie Lactée, elle-même, dont notre Soleil fait partie, petite étoile parmi des milliards de soleils géants, s'enfuit à travers l'immensité à l'allure fantastique de 600 km. par seconde (mouvement découvert en 1916).

... Que l'être humain devrait se sentir petit durant sa brève vie sur notre minuscule Terre emportée, rivée à l'étoile Soleil, depuis des millions d'années, à des vitesses inimaginables, vers les profondeurs de l'Univers ! »

M. Pavia, fidèle lecteur de la Revue, et gagnant de plusieurs de nos concours, ajoute, on le voit, à son ingéniosité, une verve poétique certaine.

Il a bien gagné son agrandissement photographique.

Faisant suite à notre écho sur l'origine de la famille Rockefeller, aux Etats-Unis, M. Barbedette (qui est décidément un fidèle correspondant) nous a envoyé les précisions suivantes :

« Je crois savoir que la famille qui nous occupe n'a émigré aux Etats-Unis d'Amérique que vers 1722... L'ancêtre des Rockefeller se nommait alors « Johann Peter Rockefeller » (elle venait d'Allemagne).

Cette famille, après bien des voyages, a finalement habité les U.S.A. et le grand patron se nommait John Devison et non H. John... Il avait, du reste, un frère un peu plus jeune : William.

Je ne vois pas qui était H. John...

J'aimerais, si possible, avoir des précisions.

Qu'en pensez-vous ? »

N.D.L.R. — Nous nous sommes permis de rectifier l'orthographe du nom de Rockefeller qui ne comprend, à notre connaissance, qu'un « f » au lieu de deux !

Voici une charmante lettre d'un correspondant anonyme :

« En lisant la rubrique « Saviez-vous que... » du numéro d'octobre, j'ai eu quelques regrets de n'être pas celui qui vous fait part de cette idée originale.

Si vous le jugez utile, vous pourrez, tout en me faisant bénéficier de l'anonymat, faire part de mes remords, afin que tous ceux qui ont quelques idées originales n'aient pas peur de vous les exprimer pour vous aider à agrémenter votre Revue.

En effet, il y a bien longtemps que je m'amuse à poser autour de moi la question suivante : « Croyez-vous qu'il soit possible de noyer l'humanité toute entière dans le lac de Genève, ou même dans le lac d'Annecy ? » Ma présentation est un peu macabre, mais la réponse montre bien le peu de place que nous tenons sur le globe.

Réponse : OUI, et si l'on empêchait les eaux de s'écouler, le lac de Genève monterait de 17 cm. environ et le lac d'Annecy de 1 mètre environ, en prenant le volume moyen de 50 litres par individu, ce qui est plutôt fort si l'on tient compte des enfants.

Plus heureux que notre charmant conteur d' « Un Week-End à Alger », je vous envoie une photographie d'une caravane de chameaux, prise en août 1940, entre Boufarik et Blida (au fond les sommets de 1.500 à 1.600 mètres qui dominent Blida.)

Chameaux près de Blida.

A ce propos, nous signalons que l'auteur de l'article « Tartarin 1949 » a reçu d'une lectrice anonyme un charmant petit chameau, à titre de consolation. Il nous a chargé de la remercier chaleureusement.

Voici une lettre de M. J. Lecombe, du Département Construction et Entretien :

« Je vous signale quelques erreurs que j'ai relevées dans votre n° 26 de la Revue *Esso* :

1° *Plan du métro à la page* 5 :

Le terminus marque « Ivry ». Il est, en réalité « La Mairie d'Issy ».

2° *Sur ce même plan* :

La ligne partant de Nation vers le sud-ouest de Paris n'a pas son terminus à « Italie » mais à « Etoile » (ligne n° 6). D'Italie, part la ligne n° 5 vers « Eglise de Pantin » (à la date du 12 octobre 1942).

3° *Première photo de la page* 6 :

Je m'étonne que les portes ferment à 3 heures du matin, puisque les derniers trains arrivent aux terminus à 1 h. 15, et que le courant des sous-stations est coupé peu de temps après.

4° *Texte de la page* 8 :

Certaines lignes comprennent quatre voitures, dont trois motrices (lignes aériennes 5 et 2 en particulier).

5° *Poids des rails* :

Le réseau urbain utilise effectivement des rails de 52 kg. au mètre, mais il est à noter que la ligne de Sceaux utilise des rails à 46 kg. (La signalisation de chemin de fer métropolitain de Paris, par Robert Pornin).

6° *Texte de la page* 7 :

Les sous-stations les plus puissantes sont :

— Opéra (quatre commutatrices de 3.000 kW.).

— République (quatre commutatrices de 3.000 kW).

— Vaneau (quatre redresseurs de 3.000 kW.).

— Laborde (quatre redresseurs de 3.000 kW.), soit 12.000 kW. (au lieu de 15.000 kW.).

7° *Nombre d'ascenseurs* :

Il y a trente-huit ascenseurs, au lieu de trente-deux.

(Le nombre de 38 est valable pour l'année 1938). »

Bravo, M. Lacombe, pour votre étonnante documentation sur le Métro de Paris, et merci ! Vous avez bien gagné un agrandissement photographique que la Rédaction de l'Esso-Revue *est heureuse de vous offrir.*

M. L. de Giovanni, du D.A.T., ajoute (vous en doutiez-vous ?) les plus fines qualités de poète-humoriste à ses mérites de technicien de l'automobile. Voici le petit poème qu'il nous a envoyé après la fermeture du Salon de l'Automobile, imaginant les réactions des voitures après de longs jours où réduites à l'immobilité, elles se sont observées comme des combattants sur le ring, avant le combat.

L'ÉPOPÉE TECHNIQUE... Après le Salon

Après s'être affrontés une longue semaine
Les autos, fatiguées de l'immobilité,
S'apprêtent à régler, avec célérité,
Tous leurs vieux différends et à vider leur haine.
Les visiteurs partis : la lutte s'organise.
D'abord les batteries, que le courant attise,
Font, refont volts sur volts pour mieux se foudroyer,
Tandis que les ressorts brandissent, en fait d'armes,
Leurs lames effilées, longues comme des palmes,
Et grincent sans arrêt prêts à tout balayer.
Quant aux radiateurs, tous en ébullition,
Ils courent sur deux rangs, sus à la rebellion,
Et les tambours de roues scandent cette marche vive
Que rien ne peut freiner et que la lutte active.
Bientôt l'on voit partout pignons crachant mâchoire,
Et moteurs culbutés flottant sur l'huile noire,
Cylindres exposant aux bougies apeurées
Des chemises d'acier en lambeaux, déchirées,
Des pistons effondrés, dont la jupe fendue
Fait entrevoir le pied de la bielle fondue.
A ce carnage affreux pour tous les spectateurs
Soupapes de rougir et de se voiler pudiques
Le champignon rongé par les éthyléniques
Dont l'Esso Standard Oil abreuve nos moteurs.
Roues en révolution d'oublier leurs devoirs :
« Vive la Liberté » — « A nous l'Indépendance »,
« Qu'on exauce nos vœux, que l'essieu nous entende ».
Hélas ! plus d'exhausteurs : comme les réservoirs
Percés de part en part, ils ont perdu l'essence.

L. de GIOVANNI.

LES BONNES IDÉES PAIENT...

Dans un bref interview, M.G. MOLLE, Président du Comité des suggestions, a bien voulu nous parler des premiers résultats de l'application du Plan et nous faire part des espoirs du Comité pour l'année 1950.

DEPUIS la mise en application du Plan d'encouragement aux suggestions, combien, M nsieur le Président, avez-vous reçu de suggestions, et le nombre est-il croissant ?

— En neuf mois d'application du Plan, nous avons eu le plaisir de dépouiller 218 suggestions, ce qui représente une moyenne de 24 par mois. Nous constatons également qu'elles parviennent de plus en plus nombreuses depuis le début d'octobre. Décembre s'annonce d'ailleurs d'un meilleur rendement encore.

— Les primes distribuées sont-elles d'un montant très varié ?

— Certainement, de 3.500 francs qui est le chiffre minimum donné à une suggestion primée, à 20.000 francs, la plus forte jusqu'à présent.

— A quelle somme totale se montent ces attributions ?

— Depuis le 1er mars jusqu'au 30 novembre dernier, 225.000 francs net ont été répartis ; en voici le détail :

34	primes de	Fr.	3.500	= Fr.	119.000
1	—	—	4.000	= —	4.000
6	—	—	5.000	= —	30.000
1	—	—	6.000	= —	6.000
1	—	—	6.500	= —	6.500
2	—	—	8.000	= —	16.000
1	—	—	8.500	= —	8.500
1	—	—	15.000	= —	15.000
1	—	—	20.000	= —	20.000
48	primes		pour		Fr. 225.000

Il faut remarquer que le plus grand nombre d'idées émises vient des employés administratifs (en particulier de la comptabilité). A Port-Jérôme, par contre, beaucoup de suggestions pour améliorations techniques.

— Vous avez dû recevoir certaines critiques ou restrictions à propos du Plan des Suggestions ?

— Oui, et c'est une preuve, dans un sens, de sa vitalité. Nous avons reçu des objections de certains chefs ; la principale était celle qui tendrait à faire croire que le Plan porte atteinte à leur autorité en faisant ressortir des lacunes dans l'organisation de leur travail.

— Et quelle est votre réponse ?

— Très simple, car rien de cela n'est vrai. Tous savent combien le travail du chef est complexe et qu'il ne lui est pas toujours possible de voir à fond tous les détails.

— Mais si les employés et ouvriers s'abstiennent encore en grand nombre, quelles en sont les causes ?

— Très diverses : crainte d'attirer la moquerie, crainte d'être mal jugés, ce qui n'est pas justifié, puisque l'identité n'est dévoilée que si la suggestion est retenue, ou crainte de porter préjudice à des collègues qui n'utiliseraient pas toujours les meilleures méthodes.

— Ne recevez-vous jamais de suggestions fantaisistes ?

— Très rarement, mais il arrive au Comité d'être surpris de trouver dans le courrier des idées, soit déjà émises par les chefs de service, soit discutées sur le lieu du travail, et alors se pose le problème délicat de l'antériorité et de la « paternité ».

Ce sont souvent de véritables cas de conscience, difficiles à trancher. D'ailleurs, de telles suggestions nous arrivent en nombre décroissant et nous pensons ne plus en recevoir dans un très prochain avenir.

— Une question est souvent posée par le personnel : comment procédez-vous pour fixer le montant des primes ?

— Le montant tient compte des économies réalisées, mais beaucoup de suggestions en permettent difficilement la détermination précise : en particulier, améliorations d'ordre administratif ou concernant la Sécurité et la commodité du travail. D tes-bien à vos lecteurs que nous nous efforçons de juger en toute équité, et d'ailleurs l'impartialité est garantie par l'anonymat des envois. »

Le téléphone a tinté, nous en avons profité pour laisser M. G. Molle à ses occupations multiples. Nous avons été trouver M. Nocturne, secrétaire du Comité, qui a extrait d'un grand dossier la liste des suggestions primées lors des deux dernières réunions du 24 octobre et 30 novembre derniers. La voici :

N° P.J. 12 : fr. 3.500. — « Robert-Pierre-André ».

M. M. Hericher, de Port-Jérôme.

Installation d'une deuxième vanne régulatrice sur pompe de reflux pour permettre de grandes variations de régime dans la marche de la pompe.

N° 81 : fr. 3.500. — « Louis-Hubert-Marie ».

M. M. Dubois, de la région d'Orléans.

Suppression de la boîte postale dans les secteurs où elle ne présente plus d'utilité.

N° 109 : fr. 3.500. — « Charlemagne-Hector-Désiré ».

M. P. Damel, du secteur de Béthune.

Emploi d'une seule facture pour des produits différents, lorsqu'un seul règlement est applicable à l'ensemble (Rappel des instructions).

N° 118 : fr. 3.500. — « Hector-Herbert-Hubert ».

M. L. Najdl, Services Généraux du Siège.

Suppression d'une butée de porte faisant saillie et pouvant être la cause d'accidents à un endroit particulièrement passant.

N° 126 : fr. 3.500.

Mlle S. Croisé, dépt Navigation du Siège.

Renforcement des mesures de sécurité dans les E.S.S.

N° 129 : fr. 5.000. — « Marc-Marcel-Jeannette ».

M. M. Perrin, du secteur de St-Etienne.

Suppression du quadruplicata blanc dans les liasses de factures.

N° 131 : fr. 3.500. — « Claude-Christian ».

M. R. Dreux, service Courrier du Siège.

Groupage des courriers journaliers (ordinaire ou recommandé) adressés à un même destinataire (Rappel des instructions).

N° P J. 23 : fr. 3.500. — « Joseph-André-Dominique ».

M. A. Dantant de Port-Jérôme.

Simplification et gain de temps dans la passation des écritures au compte « Locataires S.F.P. »

N° P.J. 34 : fr. 3.500. — « Claude-Lucien-René ».

M. C. Courant, de Port-Jérôme.

Amélioration des mesures de sécurité lors des manipulations de fonds destinés à la paie du personnel.

N° P.J. 39 : fr. 4.000. — « Jules-Maurice-Gaston ».

M. M. Cavelier, de Port-Jérôme.

Modification de la méthode de fixation des tôles de couverture du puits barométrique de l'unité 14-1.

N° P.J. 42 : fr. 3.500. — « Yvette-Jean-Charles ».

M. J. Fleury père, de Port-Jérôme.

Simplification des processus suivis pour la vente des tickets de cantine au personnel.

N° P.J. 48 : fr. 3.500. — « Jacques-Fernande-Patrick ».

M. J. Petit, de Port-Jérôme.

Amélioration dans l'obtention mensuelle des cartes récapitulatives d'O.Z. (ordre de travail).

N° 130 : fr. 3.500. — « Sylvain-Octave-Charles ».

M. G. Ouin, de La Mailleraye.

Amélioration des conditions de remplissage des boîtes à graisse.

N° 145 : fr. 5.000. — « Georges-Louis-Henri ».

M. C. Dumont, magasin central d'Aubervilliers.

Remplacement par un seul avis, par type d'imprimé, des formules encartées dans les carnets de certains imprimés dont l'utilisation est contrôlée.

N° 146 : fr. 5.000. — « Antoine-Simon-Rodolphe ».

M. R. Ribol, du siège de la D.N.E.

Utilisation d'Avis de Domiciliation et d'Avis de Domiciliation Permanent pour ceux de nos clients domiciliant les effets de commerce de notre Société à un compte courant postal.

D'autres suggestions ont donné lieu à l'envoi de lettres de félicitations. En voici les auteurs :

M. Dantant, Port-Jérôme ; M. R. Brissaud, siège D.N.O. ; M. L. Pichard, siège D.N.E. ; M. E. Chausset, secteur d'Avignon ; M. O. Delaitre, siège D.N.O. ; M. D. Vaquette, atelier central auto à Aubervilliers ; M. J. Bordone, secteur de Nice ; M. R. Lecesve, siège D.S.O. ; M. R. Belloncle, Port-Jérôme ; M. Royon, Port-Jérôme ; M. L. Terny, Port-Jérôme.

JEAN-PIERRE

a vu le Père Noël

N.D.L.R. *- Nous pensions donner ici, comme chaque année, un compte rendu de la fête organisée le 17 Décembre, au Palais de Chaillot, à l'occasion de l'Arbre de Noël de Paris de la Société. Mais, après tout, cette fête étant faite pour les enfants, nous avons demandé à l'un d'entre eux de vous dire ses impressions. C'est donc un "Jean-Pierre" qui parle...*

Eh bien, voilà, moi je voulais voir le Père Noël, alors Papa qui travaille au département Aviation m'a dit : « C'est la Standard qui fournit au Père Noël toute l'essence pour ses gros avions quadrimoteurs, qui, comme chacun sait, lancent, avec des petits parachutes, dans les cheminées de tous les enfants de France, les jouets qu'ils ont mérités. Je le sais, c'est avec moi qu'il a signé le contrat. Comme c'est un très bon ami de la Standard, il viendra lui-même distribuer des jouets à tous les enfants de la Maison, mais une semaine avant Noël, parce que, le jour même, tu comprends, il a trop de travail. »

Je me suis dit « Chic, je vais voir le Père Noël, parce que Papa n'a pas l'habitude de raconter des blagues, et ça doit être vrai ! »

Ce samedi-là, Maman m'a dit que je n'irai pas à l'école (ça commençait bien) et elle m'a mis mon costume marin, celui qui a un sifflet. Et avec Papa et Marie-Christine, ma petite sœur, on a pris l'autobus pour aller au Palais de Chaillot, après déjeuner.

En traversant la place, Maman m'a grondé, parce que le vent avait emporté mon beau béret et qu'il était tombé dans la boue. Et il y avait Papa qui disait tout le temps : « Dépêchez-vous, mais dépêchez-vous donc, on va être en retard. » A croire qu'il avait envie, lui aussi, de voir le Père Noël.

Finalement, on est rentré, on a descendu des tas d'escaliers et on a été placé par un monsieur qui connaissait Papa, avec un brassard (Papa nous a dit que c'était son professeur de trainінge — je ne sais pas ce que c'est, le traininge ; on apprend pas ça à mon école à moi).

On était à peine installé que le rideau s'est ouvert : « Voilà le Père Noël », je crie : « Tais-toi, donc, me dit Papa. » C'est vrai, c'était seulement des musiciens et puis un certain M. Truc qui a fait des tours de cartes que j'ai pas vus parce que j'étais au balcon, qui a transformé des chats en canaris et des canaris en rien du tout et qui est parti après avoir mélangé des tas de drapeaux.

Après, il est arrivé une dame en bleu, c'était sans doute la secrétaire du Père Noël. Elle a parlé dans une petite boîte et alors tout le monde a crié « oui, oui ». Et on a vu deux messieurs en maillot de bain Bikini qui ont fait un numéro très difficile (je sais que c'était très difficile, parce qu'en rentrant à la maison, j'ai essayé de faire pareil avec Marie-Christine ; on est tombé tous les deux, on a pleuré et Maman nous a mis au coin). Eux, ils n'ont pas pleuré et tout le monde a applaudi, parce que c'était très joli.

Après, on a vu des clowns, qui ont joué au soldat et soufflé dans des trompettes. On a bien ri, et Papa a dit que ça lui rappelait son service militaire. A ce moment-là, on a fermé le rideau et un monsieur en gris est entré : « Le voilà ! — Mais non, c'est M. Robins ! » J'étais un peu déçu, mais il a été très gentil, M. Robins : il a parlé aussi dans la petite boîte, on a allumé les lumières, et on a distribué le goûter dans des petits sacs. Toujours pas de Père Noël, par contre, j'ai vu tous les moniteurs de la colonie de Saint-Gilles, avec qui j'avais passé de si bonnes vacances.

On a éteint à nouveau les lumières et un monsieur est entré pour parler dans la petite boîte : « C'est lui, le voilà, le Père Noël, en civil ! — Chut ! tais-toi, me dit Papa, c'est M. Scheer, le grand patron.

— Ah ! tant pis, que j'ai dit. Eh bien, j'avais tort, il a été très, très gentil, M. Scheer, et je dois dire que c'est un peu comme ça que j'imaginais le Père Noël, avec une barbe en plus.

Après, un autre ami à Papa, M. Jobin, a fait chanter des petits enfants « Les petits chanteurs de Saint-Fargeau ». Ça c'était joli, Marie-Christine était bien contente parce qu'ils ont chanté « Le petit navire », qu'elle connaît.

Puis, M. Robins est revenu et il nous a envoyé chercher nos jouets. On a monté 223 marches et Marie-Christine a demandé à Maman si on grimpait chez le Père Noël : on s'est retrouvé dans une belle grande salle avec un arbre de Noël immense et tout illuminé. Une dame m'a pris mon ticket bleu, au comptoir bleu, et m'a donné un jeu de quilles. J'étais bien content, et Marie-Christine aussi parce qu'elle avait eu un beau baigneur.

Et voilà qu'on s'apprêtait à s'en aller quand j'aperçois le Père Noël, le vrai, avec sa barbe, sa robe blanche, et tout et tout...

Je me suis précipité sur lui avec tous les autres enfants, il m'a embrassé, on nous a photographiés et j'étais bien content. Alors, j'ai embrassé tout le monde, toutes ces dames, tous ces messieurs et Mme Villetard qui avait eu tant de travail pour organiser la fête. Et je lui ai dit, à Mme Villetard, qu'elle devrait organiser des fêtes comme ça toutes les semaines. Ce que ça serait chic !

Jean-Pierre.

Les clowns Donett et Pékary.

Ci-contre, de haut en bas : le jeune public n'a pas l'habitude des photographes. — Les petits chanteurs de Saint-Fargeau sous la conduite de M. A. Jobin. — On fait honneur au goûter.

CHRONIQUE SOCIALE

Résumé des Dispositions Sociales envisagées ou prises au cours du mois de Novembre 1949

DISPOSITIONS LÉGALES

Attribution d'une prime unique et exceptionnelle.

Un arrêté du Ministre du Travail, daté du 3 novembre 1949, publié au *Journal Officiel* du 4 novembre 1949, a fait bénéficier du paiement d'une prime unique et exceptionnelle de 3.000 francs, les salariés ayant reçu, au titre du mois d'octobre 1949, un salaire inférieur à 12.000 francs (base première zone, région parisienne). Pour ceux dont le salaire, durant la même période, a été compris entre 12.000 francs et 15.000 francs (base première zone, région parisienne), la prime était égale à la différence entre le dit salaire et 15.000 francs.

Cette prime a été payée avant le 15 novembre 1949.

A cette prime s'ajoutait, pour les salariés bénéficiaires de prestations familiales, une majoration de prime, égale à 20 % des allocations familiales, de l'allocation du salaire unique et de l'allocation compensatrice, perçues au titre du mois d'octobre 1949, à l'exclusion de l'allocation prénatale. Cette majoration de prime également à la charge de l'employeur a été payée aux intéressés *au début du mois* de décembre 1949.

***

Carte sociale des économiquement faibles.

Un décret du 28 novembre 1949, paru au *Journal Officiel* du 29 novembre 1949, précise les conditions d'attribution de la carte nationale dite « Carte Sociale des Economiquement Faibles », instituée par la loi du 2 août 1949.

Conditions d'attribution et formalités à remplir. — Cette carte est attribuée :

1° Aux personnes âgées de plus de 65 ans, ou de plus de 60 ans (si elles sont déclarées inaptes au travail), et dont le total des ressources n'excède pas 100.000 fr. par an (célibataires, veufs ou divorcés) ou 130.000 francs pour un ménage.

Les intéressés remplissant les conditions ci-dessus, devront déposer une demande à la mairie de leur résidence, en y joignant :

a) Un extrait du rôle des contributions délivré par la Perception ;

b) Toutes pièces de nature à faire connaître la valeur des biens, meubles ou immeubles possédés ou dont l'intéressé aurait fait donation, et le montant des ressources.

c) Le cas échéant, indication des nom et adresse, de la situation de famille, de la profession et des ressources des personnes tenues à obligation alimentaire.

2° Aux personnes atteintes d'une infirmité ou d'une maladie incurable, et bénéficiaires des dispositions de la loi du 14 juillet 1905 (sur l'Assistance aux vieillards, infirmes et incurables).

Les intéressés remplissant les conditions ci-dessus devront déposer une demande à la mairie de leur résidence, et recevront la carte d'Economiquement Faibles, sans autre formalité.

Avantages attachés à la carte. — Les droits attachés à la possession de la carte sociale des Economiquement Faibles, sont les suivants :

a) Inscription sur les listes d'Assistance médicale gratuite ;

b) Assistance judiciaire, c'est-à-dire la gratuité des frais de justice dans une instance judiciaire ;

c) Un voyage aller-retour par an, sur les réseaux de la S.N.C.F. quelle que soit la distance parcourue, à un tarif réduit.

A noter que la carte ne donne pas droit, par elle-même, à une allocation financière spéciale.

***

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Ristournes pour achats dans les E.S.S.

Lors de la réunion du Comité Central d'Entreprise du 17 juin dernier, les membres du Comité avaient demandé que des ristournes soient accordées aux membres du personnel se fournissant dans les E.S.S.

Après étude de la question, la Direction a donné satisfaction à cette demande et a fixé les taux de ces ristournes à :

1 fr. 50 par litre pour le carburant auto,

10 francs par litre pour les huiles de graissage.

Afin de permettre le calcul et le paiement de ces ristournes, il est mis en service un imprimé spécial (N° 246) « Relevé des Achats faits dans les E.S.S. », qui comporte au verso la liste des Esso-Services-Stations exploitées par la S.F.P. dans lesquelles les achats devront être effectués pour donner lieu à remise.

Les membres du personnel de la Société pourront se procurer cet imprimé auprès des Caissiers du Siège social, des Divisions ou des Raffineries ; sur présentation de la « Carte grise », ou à défaut, du timbre fiscal nominatif pour les véhicules de faible puissance.

Les membres du Personnel qui, en raison de leur éloignement du Siège de la Division, ne pourront présenter la carte grise ou le timbre nominatif, devront formuler leurs demandes de relevés d'achats par memorandum, en précisant la marque, le numéro et le type du véhicule.

Ils devront soumettre ces demandes au visa de leur supérieur hiérarchique avant de les transmettre à la Division.

Les marchandises devront être payées comptant au prix de vente de détail pratiqué dans les Postes de Distribution. Le préposé de la Station portera sur le Relevé d'Achats les quantités achetées et le cachet de l'E.S.S. après avoir contrôlé les marque, numéro et type du véhicule avec ceux figurant sur le dit relevé.

Pour obtenir le paiement des ristournes, le détenteur d'un relevé utilisé en totalité devra le remettre, ou l'adresser, selon le cas :

— au Caissier du Siège social ;

— au Caissier de la Division ;

— au Caissier de la Raffinerie

qui effectuera le règlement.

Le Docteur vous parle de

LA CRISE D'APPENDICITE

L'INFECTION de l'appendice iléo-cœcal provoque des lésions et des symptômes de gravité variable, qui se situent dans la fosse iliaque droite. La gravité d'une appendicite peut, dans certains cas, être telle, qu'il est nécessaire de savoir reconnaître dès le début les signes qui la font craindre, afin d'appeler le médecin dès qu'il en est temps.

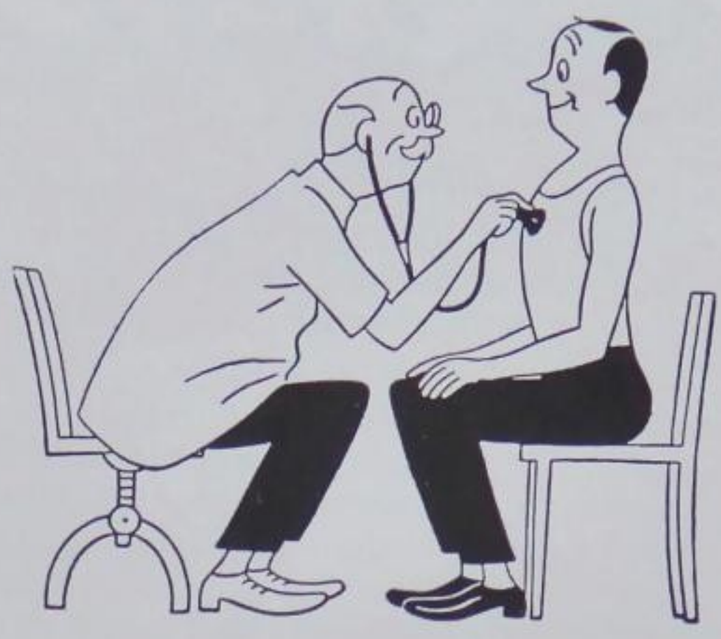
L'appendicite a pour cause première l'infection de la cavité et des parois de l'organe. Ordinairement cette infection résulte de la propagation d'une infection intestinale, mais dans quelques cas, elle peut se faire par voie sanguine (appendicite au cours d'embarras gastrique, d'angine, de grippe, de staphylococcie).

Les accidents appendiculaires résultent de la transformation du canal appendiculaire en une cavité close dans laquelle s'élabore un foyer d'infection et d'intoxication dû à l'exaltation de virulence des microbes emprisonnés.

Comment allez-vous vous méfier d'une crise d'appendicite et à quels signes allez-vous la reconnaître ? A des symptômes différents :

1° La douleur dans la fosse iliaque droite. Cette douleur est graduellement croissante, c'est-à-dire qu'elle n'atteint pas d'emblée toute son acuité. Elle se situe en un point caractéristique situé au milieu d'une ligne tirée du nombril à l'épine iliaque antéro-supérieure droite, c'est-à-dire à la pointe de la hanche. Le fait d'appuyer légèrement à cet endroit provoque une douleur se traduisant par une défense musculaire.

2° Les signes généraux sont ceux d'une infection péritonéale et varient suivant la gravité et la diffusion de cette infection : constipation, le malade ne rendant ni matières, ni gaz, vomissements qui, d'abord alimentaires, tendent à



devenir analogues à une purée jaunâtre ou brune, si l'on n'intervient pas. Si la crise évolue, le faciès abdominal apparaît (yeux cernés et creux, nez pincé).

L'altération du pouls, qui devient rapide et irrégulier.

La fièvre, généralement aux environs de 38° ou 39°. Mais elle peut manquer dans certaines formes hypertoxiques d'emblée où l'on voit même la température tomber au-dessous de la normale, tandis que le pouls s'accélère, traduisant la gravité de l'infection appendiculaire.

Tout ceci paraîtrait bien simple, si les signes énumérés plus haut étaient toujours au complet. Souvent, il s'agit d'une simple douleur, accompagnée de constipation, et d'un état plus ou moins nauséeux, sans aller jusqu'au vomissement. La fièvre manque, le pouls n'est modifié ni dans sa fréquence ni dans sa tonicité, mais le malade manque d'appétit, ne se sent pas bien, a un teint plus ou moins verdâtre. Si l'on trouve le point douloureux nettement indiqué plus haut, il faut se méfier d'une appendicite.

Que va-t-il se passer ? Sous l'influence du repos, d'application de glace sur le ventre, d'une diète alimentaire à peu près complète, tous les symptômes peuvent rentrer dans l'ordre. Mais ils se représenteront par la suite, pour arriver à une crise aiguë, violente, qui commandera l'intervention d'urgence. Souvent, au contraire, les signes persistent, s'aggravent et il faut opérer, sinon la terrible complication de la perforation appendiculaire et de la péritonite viendront assombrir un tableau déjà sérieux.

Que faut-il surtout ne pas faire en attendant l'arrivée du médecin. Ne pas donner de calmants, ne pas appliquer sur le ventre des compresses de laudanum. En effet, sous l'influence de calmants, la douleur peut diminuer ou disparaître provisoirement, rendant très difficile l'examen du médecin, qui peut ne pas conclure à une appendicite, alors que l'infection évolue dans l'organe et que la situation s'aggrave d'heure en heure par suite du retard apporté à l'intervention.

Comme nous l'avons vu tout à l'heure, la constipation étant la règle, il ne faut donner ni purgation ni lavement ; un tel traitement, dans le cas d'appendicite bénigne, peut la transformer gravement, en entraînant une perforation appendiculaire.

Retenez bien ceci : vous ne savez jamais comment va évoluer une appendicite. Tout peut rentrer dans l'ordre passagèrement, ou bien la crise peut évoluer gravement « en quelques heures ». Dès que votre médecin a diagnostiqué certainement une appendicite, il faut faire appel au chirurgien. Car il n'y a pas de traitement médical de l'appendicite. Avec un diagnostic bien fait et une intervention pratiquée au moment voulu, on pare à tous les accidents.

Dr GARELLY.

SÉCURITÉ

Prenez garde aux tubes fluorescents cassés

On emploie de plus en plus pour l'éclairage les tubes fluorescents qui donnent une lumière magnifique, durent longtemps et consomment peu de courant. Leur seul inconvénient est qu'ils contiennent un poison dangereux. Les coupures faites avec les éclats de ces tubes cassés s'infectent et ne guérissent pas ; il est nécessaire d'opérer les blessés pour enlever toute la chair qui entoure la blessure.

Le danger vient des produits fluorescents qui sont à l'intérieur du tube et sont à base de glucinium (ou béryllium). On espère pouvoir faire des tubes sans glucinium, et sans danger, mais ce n'est pas encore le cas.

Un extincteur est toujours utile ; encore faut-il savoir s'en servir !..

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :
Lionel, fils de M. Henri Becker, des Services Généraux.
Bertrand, fils de M. Massonneau, du Département Standard-Kuhlmann.
Pierre, fils de M. Henri Vincent, du Secteur de Lille.
Evelyne, fille de M. Pierre Lambert, à Ottmarsheim.
Yves, fils de M. Louis Collineau, du Secteur de Beauvais.
Monique, fille de M. Georges Luneau, Usine de B. et E., à Châteauroux.
Nicole, fille de M. Lucien Lavieille, Usine de B. et E., à Tours.
Elisabeth, fille de M. Louis Legoux, Usine de B. et E., à Caen.
Serge, fils de M. Yvan Teissèdre, Usine de B. et E., à Courthézon.
Daniel, fils de Mme Marcelle Tabariès, Siège Neuilly.
Bernard, fils de M. Alain Castex, Division Nord-Est.
Francis, fils de M. Gilbert Humblot, Secteur de Chaumont.
Elisabeth, fille de M. Henri Delamarre, Secteur de Besançon.
Jean-Claude, fils de M. Jean Weiss, Usine de B. et E. de Strasbourg.
Jean-François, 3e enfant de M. Henri Bougon, Secteur de Caen.
Roger, fils de M. René Palade, Secteur d'Aurillac.
Geneviève, 2e enfant de M. Leturcq, Secteur de Châtellerault.
Jean-Pierre, 2e enfant de M. Lavinal, Division Sud-Ouest.
Andrée, fille de M. Noël Audibert, Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône.
Francis, 2e enfant de M. Henri Meyzonnat, Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

Simone, 2e enfant de M. Roland Anquetil.
Denis, fils de M. Robert Flahaut.
Jean-Louis, fils de Mme Yvette Guegan.
Marcel, 16e enfant de M. Albert Canu.
Nicole, 2e enfant de M. André Guegan.
Jean-Luc, 3e enfant de M. René Devaux.
Arlette, fille de M. Pierre Vestu.
Christiane, 4e enfant de M. Raymond Latrouite.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Catherine, 3e enfant de M. Yves Allain.
Annick, fille de M. René Bonnet.
Michèle, fille de M. Michel Cauquil.
Agnès, 2e enfant de M. Maurice Dragon.
Jean-Jacques, fils de M. Fernand Feray.
Arielle, 7e enfant de M. Léon Lacaille.
Colette et Marie-Thérèse, 2e et 3e enfant de M. Bernard Lachèvre.
Solange, 2e enfant de M. Raymond Legentil.
Alain, fils de M. Jean Leleu.
Christian, fils de M. Marcel Malandain.
Jean-Paul, 3e enfant de M. Marcel Nicolas.
Pierre, 3e enfant de M. André Obled.
Jean-Yves, fils de M. Henri Roussel.
Patrick, fils de M. Claude Tassery.
Huguette, 6e enfant de M. Eugène Tesnières.
Jacques, 2e enfant de M. Alain Toutfaire.
René, 2e enfant de M. Camille Delauney.
Marie-Thérèse, 2e enfant de M. Jean Vauquier.
Marc, 2e enfant de M. André Adam.
Françoise, 3e enfant de M. Bernard Biliaux.
Christian, 3e enfant de M. Michel Busson.
Jean-Claude, 3e enfant de M. Jean Dubourdonnay.
Hélène, 8e enfant de M. Marcel Hauchecorne.
Andrée, 2e enfant de M. Christian Langlois.
Francis, 2e enfant de M. Charles Marie.

M. René Boisselet, Division Nord-Ouest, nous a fait part de la naissance de sa petite-fille, Marie-Françoise Mugnier. Félicitations au jeune grand-père.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :
Mlle Christiane Roubit, Département Importations-Exportations, avec M. Borel.
M. Lucien Martin, Département Construction et Entretien.
Mme Jeanne Contamine, Département Ravitaillement en Produits Pétroliers, avec M. Maurice Berthe, Département Navigation.
Mme Yvonne Martin, de la cantine, avec M. Henri Herregodts, chauffeur au garage.
M. André Boulet, Laboratoire de Suresnes, avec Mlle M. Caillon.
M. Georges Lecomte, Laboratoire de Gennevilliers.
M. André Chabrol, Secteur du Havre, avec Mlle S. Cavelier.
M. Raymond Ragot, Secteur de Besançon, avec Mlle A. Antonini.
M. Georges Aldias, Secteur de Dunkerque.
M. André Dumay, Secteur de Besançon, avec Mlle M. Corbet.

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. Maurice Blondel, avec Mlle J. Lemesle.
M. Jean Bonnet, avec Mlle J. Paillard.
M. Pierre Alexandre, avec Mlle G. Massot.
M. Jean Anquetil, avec Mlle M. Saint-Martin.
M. René Demeyer, avec Mlle J. Masurier.
M. Henri Huray, avec Mlle Fernande Barray.
M. Georges Glisse, avec Mlle J. Plassin.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

M. Roger Genet, avec Mlle A. Brière.

Nous apprenons le mariage, au Havre, avec M. Pierre Legros, de Mlle Elisabeth Collard, petite-fille de M. V. Jacquemard et de M. E. Collard, anciens administrateurs de l'Economique, et de la Standard Française des Pétroles, et fille de M. André Collard, ancien collaborateur du capitaine B.B. Howard de 1924 à 1930.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine les décès de :
Mme Marie Bernard, ancienne manœuvre à l'Usine de Lyon. Elle était entrée à notre Société en 1921 et était à la retraite depuis 1939.
M. Georges Bohn, manœuvre spécialisé à l'Usine de Marseille, tué accidentellement par un camion militaire. Il était entré à notre Société en 1948.
M. Marcel Delobelle, comptable commercial au Service Comptabilité de la Société Standard-Kuhlmann. Entré à la Société Bedford en 1934, il était passé successivement au Service Comptabilité Générale de la Standard Française des Pétroles, puis à la Comptabilité Raffineries et, enfin, à son retour du Service Militaire, à la Section Navigation du Département Comptabilité.
M. Georges Guisan, ancien directeur de l'Usine C.G.P. de Marseille. Il était entré à cette Société en 1911 en qualité d'ingénieur et était à la retraite depuis 1947.
M. André Moreau, ancien chef du Service de l'Economat à la C.G.P. à Marseille. Il était entré à cette Société en 1911 et était à la retraite depuis 1948.
M. Georges Purguroglou, ancien chef d'équipe à l'Usine de la C.G.P. à Marseille. Il était entré à la C.G.P. en 1918 et était à la retraite depuis 1944.
Mme Veuve Marie-Louise Rolly, ancienne manœuvre au dépôt de Lyon-Culattes. Elle était entrée à notre Société en 1930 et était à la retraite depuis 1940.
Mme Veuve Vittaud, ancienne manœuvre à l'Usine de Lyon. Elle était entrée à notre Société en 1925 et était à la retraite depuis 1938.
M. Eugène Percheville, employé au Service Hygiène et Sécurité de la Raffinerie de la Mailleraye. Il était entré à notre Société le 3 avril 1933. Une délégation a représenté notre Société à son inhumation et une couronne fut déposée sur la sépulture.

Plusieurs de nos collègues ont la douleur de nous faire part du décès de parents proches :
Mme Yvette Pellorce, du Département du Personnel du Siège, a perdu sa mère, Mme Bouzy.
M. Etienne Feton, Usine d'Aubervilliers, sa fille Nicole.
M. Roland Bastien, Division Nord-Ouest, sa mère.
Mlle Rachel Roulleau, Service Utilités Division Nord-Est, sa mère.
M. Gabriel Barbier, Siège Division Nord-Est, son beau-père.
M. Jean Lombard, de la Raffinerie de Port-Jérôme, sa belle-mère, Mme Veuve Guignard.
M. André Louvel, de la Raffinerie de Port-Jérôme, sa mère.
M. Louis Messue, de la Raffinerie de Port-Jérôme, son fils Jean-Louis.
M. Auguste Ventroux, de la Raffinerie de Port-Jérôme, sa fille Marie-France.

Nous venons d'être informés du décès de Mme André, veuve d'un ex-retraité de notre Société, qui avait fait partie du personnel du dépôt S.A.P. de Girancourt pendant de longues années.

Que les familles éprouvées trouvent ici l'expression de nos condoléances les plus émues.

***

Le 21 novembre a été célébré en l'église de La Grandville un service à la mémoire de Daniel Toussaint, ancien représentant en huiles pour le département des Ardennes, dont il était originaire.

D. Toussaint, aviateur volontaire de la « France Libre » fut tué en plein combat, au-dessus de Dunkerque, peu après la Libération des Ardennes.

La carrière militaire de cet aviateur fut brève mais bien remplie : mobilisé en 1939, il lutte jusqu'à l'armistice. Fait prisonnier dans les Vosges, puis emmené en Allemagne, il est interné en Prusse orientale mais s'évade en plein hiver, début 1941, en direction de la zone russe. C'est une mission militaire anglaise, venue en Russie, qui le ramène à Londres. Quoique très malade, il s'engage immédiatement dans l'aviation en faussant son âge réel, pour pouvoir être pilote.

Le sous-lieutenant Marchal (pseudonyme de guerre) entre alors dans la bataille jusqu'à sa dernière mission.

Il disparut en plein ciel et ses nombreuses décorations, dont la Croix de Chevalier de la Légion d'honneur témoignent de son courage indomptable.

Nous renouvelons à Mme Toussaint et à sa famille l'expression de nos sincères condoléances.

NOUVELLES BRÈVES

LYON

Poursuivant l'exécution du programme fixé par le Département Personnel et Training de la Direction Commerciale, plusieurs réunions ont eu lieu à Lyon les 3, 4 et 5 novembre dernier. Les chefs de secteurs, spécialistes pour l'industrie et vendeurs, ont participé à ces conférences présidées par M. Debay et par M. Duverney, adjoint général, représentant M. Regnoult en voyage aux Etats-Unis.

L'après-midi du samedi 5 novembre avait été spécialement consacrée aux chauffeurs du secteur de Lyon. Tout d'abord, fut présenté le but de ce « Training », sa nouveauté, l'intérêt du libre échange d'idées. Puis furent exposées tour à tour les questions générales relatives à l'organisation de la division Sud-Est et de la région de Lyon, au sein même de la Société, le rôle des chauffeurs (tant au dépôt que sur la route et dans la clientèle), les diverses opérations qu'ils ont à effectuer et qui ne cessent de s'améliorer par la mise en application de bons principes. Enfin, véritables « ambassadeurs » Esso auprès de nos clients, nos chauffeurs ont pu apprécier le rôle commercial qui leur est dévolu.

Cette réunion a bénéficié de la présence de MM. Vergez, Troit et Hary, du siège social, qui ont pu, par de judicieuses et fort utiles interventions, prodiguer à nos chauffeurs et aux personnes présentes d'utiles enseignements.

Un repas en commun, où a régné une ambiance de franche et sincère cordialité, a clôturé cette réunion, dont chacun aura certainement tiré le meilleur profit.

PORT-JÉROME

Le vendredi 14 octobre, à l'Hôtel de la Petite Campagne, M. Lucien Picos, Gérant de la Cité, a reçu, des mains de M. A. Gotard, Directeur de la Raffinerie, en présence des chefs de départements et représentants du Comité d'Etablissement, un chèque de 50.000 francs pour l'anniversaire de ses trente ans de service.

M. Gotard retraça la carrière de M. Picos. Entré le 1er septembre 1919 chez Fenaille et Despeaux comme chef d'entretien d'usine, puis de 1924 à 1929 à la Pétroléenne, et de 1929 à 1933 à l'Economique, où il occupa la même fonction, il est passé ensuite à la S.F.A.R. le 1er juin 1933 comme adjoint au chef du Service Sécurité pour finalement exercer ses fonctions actuelles à la satisfaction générale.

TUNIS

Le puits de gaz naturel qui avait été foré dans la région du Cap Bon au début d'octobre dernier a, depuis lors, une production régulière de 15.000 m³-heure.

Training de chauffeurs à Lyon.
De gauche à droite : MM. Aloth, Grillet, Lanyon, Gonthier, Faure, Farlay, Haour, Bruhat.

PARIS

Voici la lettre reçue de 'M. Jean de Brettes, 28, rue Serpente, Paris :

« Monsieur le Directeur,

« J'ai l'honneur de porter à votre « connaissance la belle conduite du personnel de votre Station - Service (Convention, 139, rue de l'Abbé-Groult, « Paris).

« Le 28 courant, me trouvant à proximité de cette Station-Service où j'allais « prendre de l'essence, mon moteur prit « feu.

« J'alertai aussitôt le personnel de la « Station. Immédiatement, les mécaniciens « se précipitèrent avec des extincteurs. « Après un arrosage en règle du moteur, « le feu fut éteint, évitant ainsi la destruction du véhicule.

« Vieux client de votre établissement, « j'ai tenu à vous signaler ce fait, digne « exemple de conscience professionnelle.

« Veuillez agréer...

M. Marcel Letulle, ancien collaborateur de notre Société, a pris cette station en gérance libre le 1er novembre dernier. Nous joignons nos félicitations à celles de M. de Brettes.

U.S.A.

Les vedettes d'Hollywood prospectent (paraît-il) le pétrole ?

Le Gouvernement américain, qu'inquiète, semble-t-il, le rendement de la production du pétrole brut en raison de l'augmentation de la consommation de l'essence, a décidé d'encourager sérieusement tout effort de prospection.

Le Ministère des Finances a donc adressé aux vedettes de cinéma une circulaire expliquant, en substance, que les prospecteurs sont autorisés à déduire 75 % de leurs revenus, en frais de forage, puis 27,5 % des revenus annuels provenant du puits. Enfin, exonération totale des taxes au moment de la revente du puits. S'il se révèle improductif, les frais de forage sont quand même déduits de la déclarat'on.

Les résultats sont heureux ou décevants, suivant les cas : Gene Aubry possède déjà six puits qui lui donnent 1.000 barils par jour, contre 800 à James Stewart par 1.200 mètres de fond. On note aussi les succès de Frank Sinatra, Bing Crosby et Bop Hope.

Quelques autres se sont ruinés, ou sont en train de le faire ; exemple : Don Amèche (200.000 dollars).

UNE NOUVEAUTÉ :

Engrenages en coton !

Après cardage des balles de coton, on obtient un molleton qui est alors arrosé avec une huile minérale puis comprimé à chaud sous presse hydraulique.

Dans les plaques ainsi obtenues, on découpe des disques du diamètre correspondant à celui des pignons voulus.

Cette pile est soumise (entre deux flasques d'acier) à une nouvelle pression de 1.200 kg. au centimètre carré. On exécute ensuite les filetages désirés et on usine enfin les pignons.

Ils ne doivent engrener que des roues en acier et ne peuvent être utilisés que dans des carters fortement lubrifiés, pour éviter des dépôts.

Grâce à ces pignons en « coton », on obtient un silence très apprécié dans le fonctionnement des engrenages, ce qui est un facteur à ne pas négliger, ne serait-ce que dans leur utilisation dans les machines-outils, par exemple !

NEW-YORK

Mr. George H. Freyermuth élu président du Comité d'Information de l'Industrie Pétrolière

Mr. George H. Freyermuth, directeur du « Public Relations Department » de la Standard Oil Company (New Jersey), vient d'être élu Président du Comité d'Information de l'Industrie Pétrolière pour l'année 1950. Ce Comité, qui dépend de l'American Petroleum Institute et travaille en liaison avec toute l'Industrie Pétrolière, a pour but de tenir le public au courant de tous les faits intéressant l'industrie, et de marquer la part importante qui est la sienne dans la vie économique de la nation.

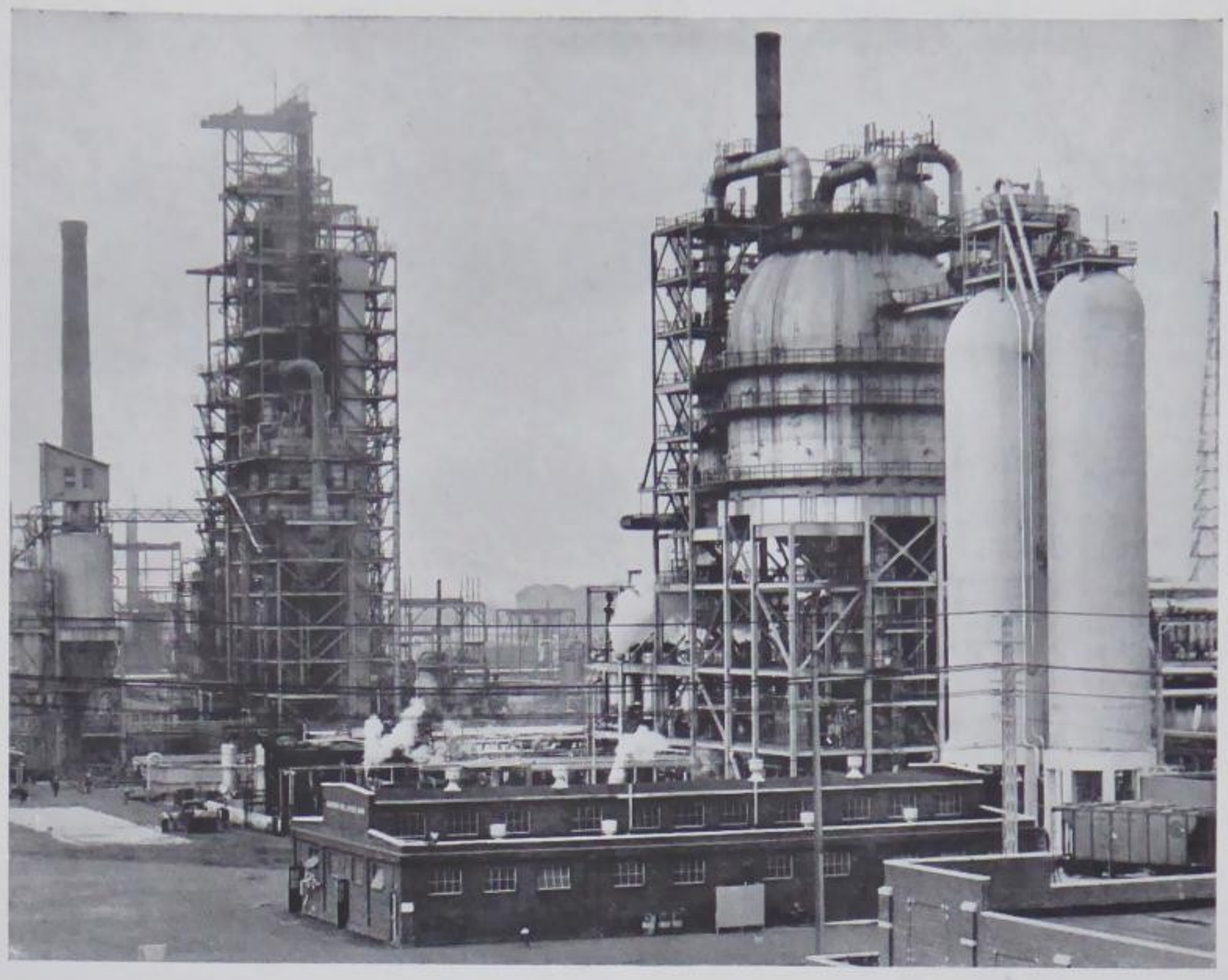
STOCKHOLM

Le Globe terrestre se réchauffe

Une expédition de savants suédois, anglais et norvégiens, va se rendre dans l'Antarctique pour y étudier les glaciers. En particulier, ils trouveront peut-être la preuve d'un changement de climat dans cette région, vérifiant ainsi la théorie du Dr Ahlmann (de l'Université de Stockholm), suivant laquelle le climat du globe est en voie de modification.

En effet, depuis le début du siècle, les températures d'hiver ont régulièrement monté et des glaciers ont fondu au sud de l'Arctique, découvrant des terres qui furent cultivées au moyen âge.

Au Spitzberg, les navires peuvent maintenant charger du charbon pendant sept mois de l'année sur douze, contre trois il n'y a que cinquante ans, du fait des glaces. Tout ceci découvre de nouvelles perspectives économiques inconnues jusqu'alors.



Le nouveau cat-craker de la raffinerie de Bayway (U.S.A.)

BAYWAY (U.S.A.)

M. W.F. Abrams, Président du Conseil d'Administration de la Standard Oil Co (New-Jersey), accompagné de M. J. Rathbone, Président de l'Esso Standard Oil Company, de M. E.V. Murphree, Président de la Standard Oil Development Company et de nombreuses autres personnalités, ont récemment assisté à la mise en service de la plus grande unité de craquage catalytique du monde que nous avons présentée à nos lecteurs dans notre numéro 22 de juillet 1949.

Installée à la Raffinerie de Bayway, qui appartient à l'Esso Standard Oil Company, cette nouvelle unité peut produire près de 3.800 hectolitres d'essence et 950 hectolitres de mazout par jour.

La mise en service de cette unité consacre la réalisation du programme biennal de développement, dont le but était de doter la Raffinerie de Bayway de moyens susceptibles de satisfaire la demande en produits pétroliers.

La cérémonie d'inauguration, qui donna lieu à de nombreuses manifestations, entrait dans le cadre de la Semaine du Pétrole qui a eu lieu aux Etats-Unis entre le 16 et le 22 octobre dernier.

ALGÉRIE

Des locomotives américaines pour l'Algérie et le Maroc

La Baldwin Locomotive Works vient de commander à la Westinghouse Electric International Co l'équipement électrique de huit locomotives destinées à l'Afrique du Nord Française.

Il s'agit de cinq locomotives de 1.000 CV pour les Chemins de Fer Algériens ; de deux machines de 1.500 CV, protégées contre le sable du désert pour la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc et d'une autre de 750 CV pour une entreprise marocaine de phosphates.

Pour l'Algérie, cette commande de cinq locomotives Diesel portera à soixante l'effectif en circulation sur le réseau algérien.

(Extrait du Bulletin d'Informations de Esso Standard Algérie.)

PARIS

La circulation automobile dans la Seine

Devant le Conseil Municipal de Paris, le Préfet de Police a indiqué qu'il avait été immatriculé, en 1949, 100.000 voitures.

PARIS

De curieux passagers...

Le quadrimoteur Skymaster de la T.A.I. a transporté, entre Casablanca et Paris, le vendredi 9 décembre :

— Un lionceau,

— Un hybride (croisement lion-tigre, animal très rare),

— Quatre singes, venant de la ménagerie personnelle du Sultan du Maroc, qui les a envoyés au Directeur du Zoo de Vincennes.

U.S.A.

Les matières plastiques dans le matériel de forage

On vient d'utiliser, pour la première fois aux Etats-Unis, pour l'exécution d'un forage, un tubage en matière plastique dont le poids est environ quinze fois inférieur à celui des tubes en acier employés jusqu'ici à cet usage.

Pour un forage, par exemple, la colonne ne pesait ainsi que 1,5 t. contre 17,5 t. pour une même longueur.

A la fin de l'opération, une minute suffit pour l'ajustage d'un élément.

PORT-JÉROME

Concours des jardins de la Cité de Port-Jérôme

Comme chaque année, le concours annuel des jardins de la Cité de la Petite Campagne a donné lieu à une remise de récompenses au cours d'un gala cinématographique organisé le 26 octobre par l'Association des Jardins Ouvriers et Familiaux de la Petite Campagne.

Nous avons eu le plaisir, cette année, de constater que des progrès avaient été faits sur l'année dernière, en ce qui concerne la présentation et la tenue des jardins.

Nous donnons ci-dessous le palmarès des dix premiers lauréats, et les félicitons bien vivement, ainsi que tous les autres participants.

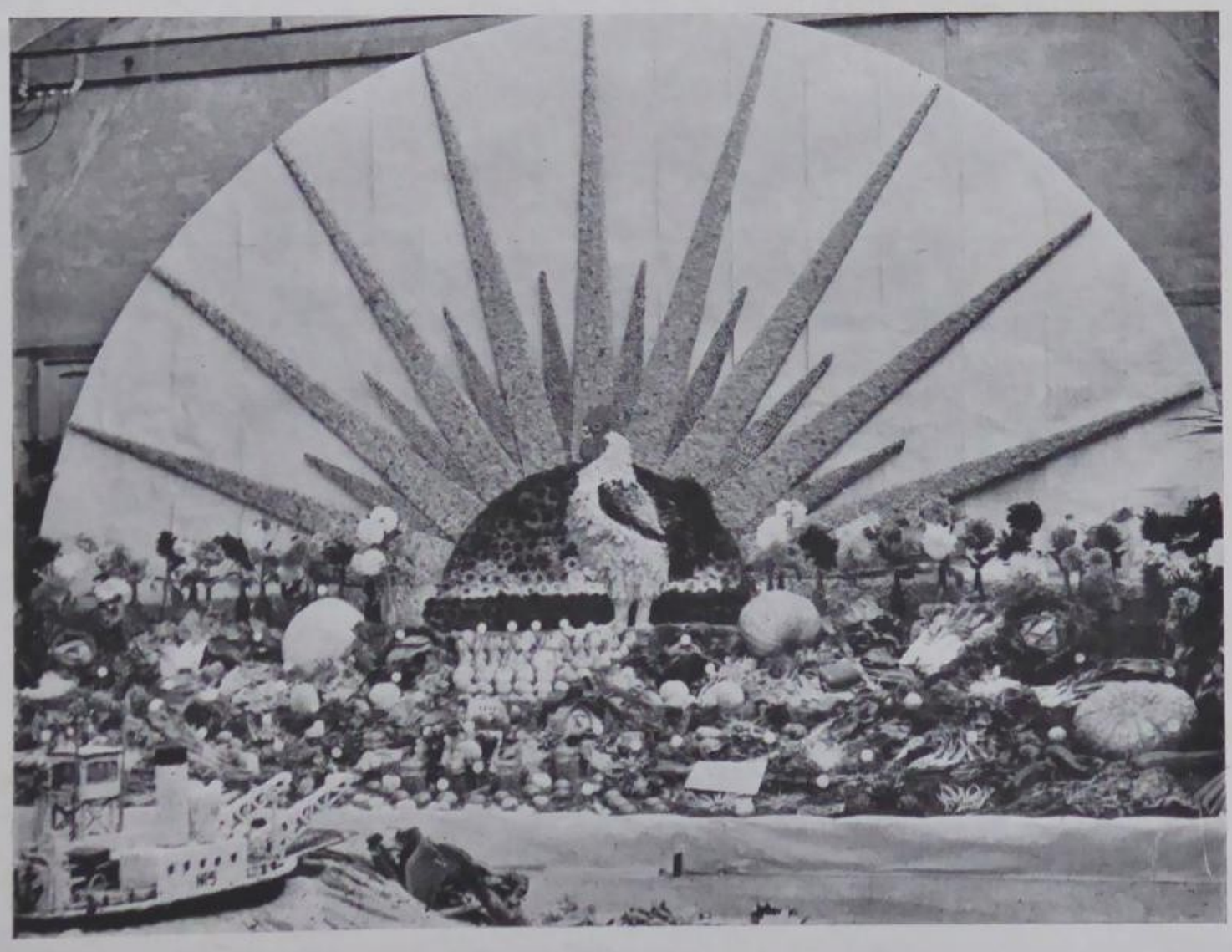
1er Prix : M. Roland Fontaine.
2e — M. Raymond Canterel.
3e — M. Ernest Boissonnet.
4e — M. Joseph Guillot.
5e — M. Robert Marécal.
6e — M. Henri Cahagne.
7e Prix : M. Pierre Taupin.
8e — M. Henri Blanquet.
9e — M. Emile Leveuf.
10e — M. René Vincent.
10e *ex æquo* : M. Robert Vérin, M. Lucien Picos.

Notons que la Cité compte actuellement 330 jardins en culture.

***

L'Association des Jardins Ouvriers et Familiaux de la Petite-Campagne vient par ailleurs, cette année encore, de remporter un brillant succès en enlevant le 1er prix « Hors Concours » de l'Exposition Départementale qui s'est tenue en septembre à Deville-les-Rouen, sous la présidence de Mme la Générale Leclerc.

Toutes nos félicitations à cette Association pour ce brillant succès.



GENEVE

Le Comité des Transports intérieurs dépendant du Conseil Economique et Social des Nations Unies vient de mettre au point un programme de construction d'un réseau européen d'auto-routes.

Ce programme prévoit que la France sera dotée de quatre routes à grande circulation, deux nord-sud, qui relieront le Havre et Calais à Hendaye et Marseille, et deux autres ouest-est allant de Bordeaux à Strasbourg et Stuttgart, en passant par Paris et de Lyon à Genève. De ces artères partiront également des routes reliant, d'une part, Toulouse à la Méditerranée et, d'autre-part, la vallée du Rhône à la Côte d'Azur et à l'Italie.

En outre, le Comité a approuvé la construction d'auto-routes qui relieront l'Océan Arctique aux pays d'Europe Centrale et Occidentale et desserviront Helsinki, Stockholm, Oslo, Copenhague, ainsi que les principaux centres de la Hollande, de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne Occidentale, de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie, de la Pologne et de l'Italie.

Des auto-routes seront également construites en Grande-Bretagne, au Portugal et en Grèce.

NEW-YORK

Des menus filmés

Le président de la Société des restaurateurs américains vient de lancer une nouveauté qui remporte le plus grand succès dans les restaurants new-yorkais : le menu illustré.

Grâce à un petit appareil rappelant le « vérascope » de nos pères et qui lui est apporté en même temps que le menu, le client peut voir défiler — en couleurs appétissantes — les plats qui s'offrent à son choix.

Son appétit est alors — paraît-il — aiguisé, son choix facilité et les explications et pertes de temps réduites au strict minimum.

NEW-YORK

La Standard Oil Company (New-Jersey) transfère sa flotte à l'Esso Shipping Company

La flotte de tankers de haute mer de la Standard Oil Company (New-Jersey) sera transférée, à partir du 1er janvier 1950, à sa filiale l'Esso Shipping Company. Cette dernière possédera et exploitera ainsi 54 navires d'un poids en lourd de 897.492 tonnes.

Les Administrateurs de l'Esso Shipping Compagny ont été choisis parmi les directeurs actuels du Département Navigation de la Standard Oil Company (New-Jersey). Président : Mr. Millard G. Gamble ; vice-présidents : M. M. John J. Winterbottom et John D. Rogers. Mr. Gamble continuera à coordonner

toutes les activités transports maritimes comprenant 61 autres tankers de haute mer, d'un port en lourd de 1.030.173 tonnes et 83 tankers affectés à des services spéciaux (258.556 tonnes de port en lourd) qui appartiennent à des filiales étrangères.

DIPLOME

Nuos avons appris avec un vif plaisir le brillant succès remporté par M. Marcel Vinchon du Département Comptabilité-Service Etudes et Méthodes à l'examen de fin d'études de l'Ecole d'Organisation Scientifique du Travail, Promotion Vauban (1947-1948) avec soutenance d'une thèse qui avait pour sujet :

L'organisation générale d'une grande entreprise.

Les résultats obtenus furent les suivants : note 19/20, mention : très bien.

Nous joignons nos très sincères félicitations à celles que le jury a adressées à M. Vinchon.

DÉPARTS EN RETRAITE

M. Nestor Roland, du Secteur de Béthune, le 1er décembre 1949. — M. Marcel Corvisy, du Secteur de Reims, le 1er décembre 1949. — M. André Egler, gardien à l'usine de Grand-Quevilly, entré à la Société le 11 mars 1937, le 1er janvier 1950.

Qu'ils trouvent ici le cordial salut de tous leurs amis.

CONCOURS DE DESSINS D'ENFANTS

Voici les prix gagnés par les jeunes lauréats du concours de dessins d'enfants. Chers petits amis, préparez-vous pour le concours 1950 dont vous trouverez le réglement dans un prochain numéro : les récompenses seront encore plus belles et plus nombreuses.

HUMOUR ET AUTOMOBILE

Encore la R.V. 50

La voiture la plus révolutionnaire du monde fait encore parler d'elle. Voici une note reçue récemment à ce sujet du Département Applications Techniques

« Nous avons pris connaissance, avec un vif intérêt, dans le numéro de novembre de L'Esso-Revue, *des caractéristiques de la R.V. 50 et nous considérons que les suggestions présentées mériteraient de retenir l'attention des constructeurs.*

S'il faut évidemment faire quelques réserves, qui sont de règle lorsqu'il s'agit de projets, quant à la possibilité de réaliser en grande série les solutions de la R.V. 50, nous n'en restons pas moins sur l'impression que l'adoption de telles solutions ne manquera pas de révolutionner la technique de l'automobile et de lui faire faire d'immenses et réels progrès.

Nous regretterons simplement que, pour une voiture de conception aussi avancée, et même osée, il n'ait pas été envisagé pour le générateur de puissance des solutions plus d'actualité, telles que turbine à gaz, ou pour le moins un moteur à pistons, mais comportant des cylindres en barillet et fonctionnant suivant de nouveaux cycles très prometteurs, à six ou trois temps. L'auteur des suggestions semble même ignorer, ou tout au moins avoir oublié, le cycle à vingt temps, cependant si séduisant, et dont la pratique permet de faire de belles randonnées, tout en réalisant des consommations encore plus avantageuses que celle qui est prévue pour la R.V. 50.

Par contre, nous sommes assez surpris que la lubrification de ce véhicule n'ait pas fait l'objet de plus d'attention. Faut-il comprendre que, pour un véhicule réalisant de si surprenantes performances, il coule de source que l'emploi exclusif des produits S.F.P. est une nécessité ?

D'accord. Donc, pour la boîte et le couple, notre Spido Xylophone Polypoïd qui fait chanter si harmonieusement les engrenages, et pour le moteur notre Esso S. Motor Oil, sans rivale pour ranimer les moteurs noyés (Esso S. Motor Oil + 40° en été et — 20° en hiver).

Nous jugeons utile de compléter ces préconisations par les indications suivantes :

— Prévoir, après vidange, un rinçage du moteur avec de l'huile de ricin. Rien de tel pour purger les canalisations de vilebrequin.

— La R.V. 50 étant pourvue d'un moteur à l'arrière, il faudra prévoir, entre le conducteur et le groupe propulseur, des commandes à distance. Le plus simple est d'employer des câbles sous gaines, mais en hiver et faute de la proximité d'un tuyau d'échappement, de telles commandes pourraient durcir et manquer de la progressivité désirable. Signalons que pour assouplir les gaines, rien ne vaut l'huile de baleine.

— Contrairement à ce qui est généralement admis, nous considérons qu'un graissage de freins est souhaitable. On supprime ainsi l'usure des garnitures de tambours, des pneus et de la route, les bloquages de roues toujours à redouter, enfin bruits et grincements qui seraient inadmissibles pour une voiture de la classe de la R.V. 50. Quelques gouttes d'huile « extrême pression » (Spido Xylophone Polypoïd déjà citée) sur les garnitures de freins et vous avez toute facilité pour aller exercer sur les obstacles qui vous barrent la route une pression extrême. Cette pratique pourrait s'appeler, en somme, « extrême onction ».

— Une petite recette : si les feux clignotants ne fonctionnent pas bien, garnir les lampes de Spido Clean Oeil.

— Nous suggérons pour faciliter l'évolution dans les virages en épingles à cheveux de la R.V.50, modèle sans doute d'empattement conséquent, le montage, au-dessus des roues AR, de godets qui, sur l'intervention d'une commande à distance, laisseraient tomber quelques gouttes d'huile sur les pneus. Pour le garnissage de ces godets, serait toute indiquée, l'huile de tourne-sol, tout à fait apte, comme son nom l'indique, à transformer la chaussée en vraie plaque tournante. De telles facilités permettraient, en outre, au conducteur expert de faire, en cas de temps maussade, un soleil et de transformer le moteur, s'il est à soupapes latérales, en moteur culbuté.

L.G.

***N.D.L.R.** — Nous nous inclinons devant la haute compétence des techniciens du D.A.T. Toutefois, il nous eut semblé plus simple et plus rapide, pour un graissage complet de tous les organes de la voiture, de la tremper dans un bain d'huile et de l'en retirer avec des pincettes, pour la laisser s'égoutter.

HUMOUR DU LISZT *et* ORGUES...

La soirée de gala du Club Esso-Sports, le 10 Décembre au Palais de Chaillot, à l'occasion du 25e anniversaire de sa fondation, fut un réel succès.

Eh bien, malgré les prédictions sarcastiques de quelques esprits chagrins, il était rempli, le Palais de Chaillot ; depuis les tout premiers rangs d'orchestre jusqu'en haut du balcon s'étageaient les 8.700 têtes de la famille Esso : une belle famille, en vérité !... Et encore, les cousins de province n'étaient pas là, ou plutôt pas tous, car des amis de La Mailleraye, de Port-Jérôme et d'ailleurs, étaient venus se joindre à nous, malgré la distance et le petit froid sec de la soirée.

L'orchestre de Fernand Bouillon avait déjà attaqué que de nombreux spectateurs arrivaient encore : mais tout le monde était à peu près installé pour applaudir un petit lutin de bleu pailleté qui entra en scène sur une grosse boule étoilée, en tira un certain nombre d'instruments de musique variés dont il joua dans la meilleure tradition du cirque et sortit sur une pirouette. C'était Any Fratellini, de la dynastie des Fratellini, dont une légende affirme que chaque membre eut pour berceau une contrebasse : ce qui suffit pour expliquer bien des choses !

Le chansonnier René Paul lui succéda. Le fait d'appartenir au Théâtre des *Deux Anes* le rendant peut-être jaloux, il plaisanta avec esprit la *Deux Chevaux Citroën* : il est certes bien dans les habitudes des chansonniers d'attaquer les automobiles quand elles sont trop petites, et les vedettes quand elles sont trop... âgées. Mais c'est surtout l'abondance, la prospérité de notre époque et la modestie de nos impôts que chanta René Paul qui se tailla un beau succès de rire.

En supplément au programme prévu, le dessinateur chantant Marcel Bouret fit défiler devant nos yeux quelques vedettes de la scène et de l'écran, ainsi croquées de la voix et du geste.

Arlette Peters, qui présentait le spectacle et dont le costume semblait se simplifier au fur et à mesure que la salle s'échauffait, pour la plus grande joie des messieurs, nous présenta alors ses *deux poulains* (après les 2 ânes et la 2 cv, quelle écurie !) : les Frères Eloi, un couple de jeunes et dynamiques duettistes, qui attaquent avec autant de bonheur le genre comique et le tragique ; leurs qualités de mimes furent particulièrement appréciées et applaudies.

Ils furent suivis par les 5 *Aicardis*, une éblouissante famille de jongleurs, curieuse et sympathique famille où l'on met le couvert en faisant voltiger les assiettes et les bouteilles de main en main et où le café vous est servi... de la pointe du pied. Notons au passage que le bruit selon lequel cette famille aurait été engagée par notre Société, pour effectuer les déménagements périodiques et fréquents de ses services, est absolument dénué de fondement : c'est une autre famille, habituée, elle, à jongler avec les bureaux, les classeurs en acier et les machines à écrire, qui garde la place.

Mais soyons sérieux. Ce fut le Maître *Maurice Duruflé* qui nous joua ensuite quelques pièces classiques, aux grandes orgues dont d'heureux éclairages transformaient les tuyaux en un sous-bois au crépuscule, ou en une vue futuriste de Manhattan. Son exécution souleva l'enthousiasme de la salle. Elle le remercia par de vigoureux applaudissements qui devaient aussi saluer longuement la célèbre pianiste *Reine Gianoli*, qui avait bien voulu prêter son gracieux concours à la soirée dans une interprétation magistrale de quelques pièces de Chopin et de Liszt. Rappelons que la charmante artiste est la fille de

Le Chansonnier René Paul

Reine Gianoli

La Charmante Fantaisiste Arlette Peters

Une vue de la salle

Maurice Duruflé aux grandes orgues

M. Gianoli du Département Automobile.

Pour terminer le spectacle, *Line Renaud*, accompagnée à la guitare par le compositeur *Loulou Gasté* et par le pianiste *Checkler*, chanta quelques-uns de ses plus grands succès. Elle demanda « Où vas-tu, Basile, avec ton petit panier ? » au photographe qui, son « éclatron » en bandoulière, était monté sur la scène pour la mitrailler de plus près, pour la plus grande joie des spectateurs, et nous invita à visiter quelque jour sa « cabane au Canada ».

En attendant la cabane, les spectateurs se précipitèrent au bar pour se mettre en forme avant le bal, dont les premiers flons-flons retentissaient déjà dans le grand foyer du Palais de Chaillot. Il était minuit, Fernand Bouillon et son orchestre de blanc vêtu, Luiz Buffa et ses gauchos habillés du classique foulard et de la « bombacha » se relayèrent alors, sans interruption, pour faire danser les amateurs, qui ne manquaient pas !

Tangos et slows pour les « anciens » et les sentimentaux, sambas et boogie-wooggies pour les « jeunes » et les dynamiques, toutes les danses eurent le plus grand succès, et l'on vit même M. Scheer s'initier avec beaucoup de plaisir aux figures de la « raspa », nouvellement importée du Mexique.

Après bien des danses, il fallut quand même se séparer, mais ce ne fut que vers cinq heures du matin que fourbu, mais souriant, tout le monde se dirigea vers un lit bien mérité.

Félicitons, sans réserve, les organisateurs de cette soirée, très réussie par son cadre, par ses attractions, par son organisation, mais encore plus par l'atmosphère si cordiale, si amicale, si réconfortante qui s'en dégageait. Bravo pour le Club Esso-Sports, pour M. J. Ballet, son président, et pour M. Marchal, son secrétaire général, dont on ne louera jamais assez le dévouement et la gentillesse.

Bravo et merci ! Et à l'année prochaine.

(Photos Basile, *alias* Richard.)

S P O R T S

CLUB DE MARSEILLE

Journée Omnisports du 30 Octobre 1949

Le Club « Esso-Sports » de Marseille a organisé le 30 octobre 1949, avant-veille de la Toussaint, une journée « Omnisports » au cours de laquelle eurent lieu diverses manifestations sportives parmi lesquelles la mise en compétition, au jeu de boules provençal dit de « Pétanque », de la coupe offerte par M. Robert Martin, de l'Usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Bénéficiant d'une température particulièrement douce, cette journée connut un beau succès auprès des membres des Clubs de Marseille et de Port-Saint-Louis, venus nombreux pour disputer ce précieux trophée.

Ce fut l'équipe favorite composée de MM. Gallo, Martini-Raphaël, de l'Usine de Marseille, qui gagna la Coupe pour la deuxième année consécutive, battant en finale par 15 points à 4, l'équipe de MM. Blanc, Bounous, Cataldo, également de l'Usine de Marseille.

L'épreuve avait réuni 16 équipes de trois joueurs chacune.

Un tournoi de tennis et des rencontres de Football et de Basket étaient également inscrits au programme.

Le tournoi de tennis fut gagné par Mme Simon et M. Touze, vainqueurs en finale de Mlle Beaup et M. Simon par 6 à 0, 6 à 4, 6 à 4.

Nos basketteurs triomphèrent aisément de l'équipe de l'E.S. de Salins-de-Giraud par 32 à 16. Cette victoire place notre équipe en tête de sa poule dans le Championnat de Provence de deuxième division.

Moins heureux, nos footballeurs furent défaits par deux buts à 0 en championnat corporatif de 2e division par l'équipe de Marseille Alu-Sports.

Jusqu'à la nuit tombante, nos nombreux visiteurs firent honneur au buffet et après la distribution des prix. tout le monde se sépara en souhaitant que des réunions semblables soient fréquemment organisées.

L'équipe de Basket-ball Marseille, vainqueur de l'E.S. de Salins-de-Giraud le 30 Octobre 49.

La partie de boules du 30 Octobre 49.

ESSO-SPORTS NICE

Le banquet annuel

L'Esso-Sports de Nice a organisé le 16 octobre son banquet annuel, sous la présidence de M. P. Ceccaldi, chef de région.

Cette manifestation, qui s'est déroulée dans un cadre sportif, le bar du stade Saint-Augustin, fut précédée, comme toute manifestation sudiste, d'un tournoi bouliste qui a permis de sélectionner quelques joueurs de Nice-Pétroles et d'Antibes-Bitumes qui iront défendre nos couleurs dans les prochaines compétitions.

Au cours d'un apéritif d'honneur organisé le samedi après-midi, 19 novembre, au Boulodrome Gardenia, la distribution des prix fut précédée d'un tournoi de ping-pong très réussi.

En conclusion : bon départ pour une fin d'année. L'élan est donné et si tous les projets sont réalisés, nos adversaires peuvent d'ores et déjà prendre des dispositions.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITIONS SODICO - PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
1er TRIMESTRE 1950
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie,
30, RUE DU POTEAU, PARIS.